

Ekologicky Pravidelně

ČD Cargo, 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce...

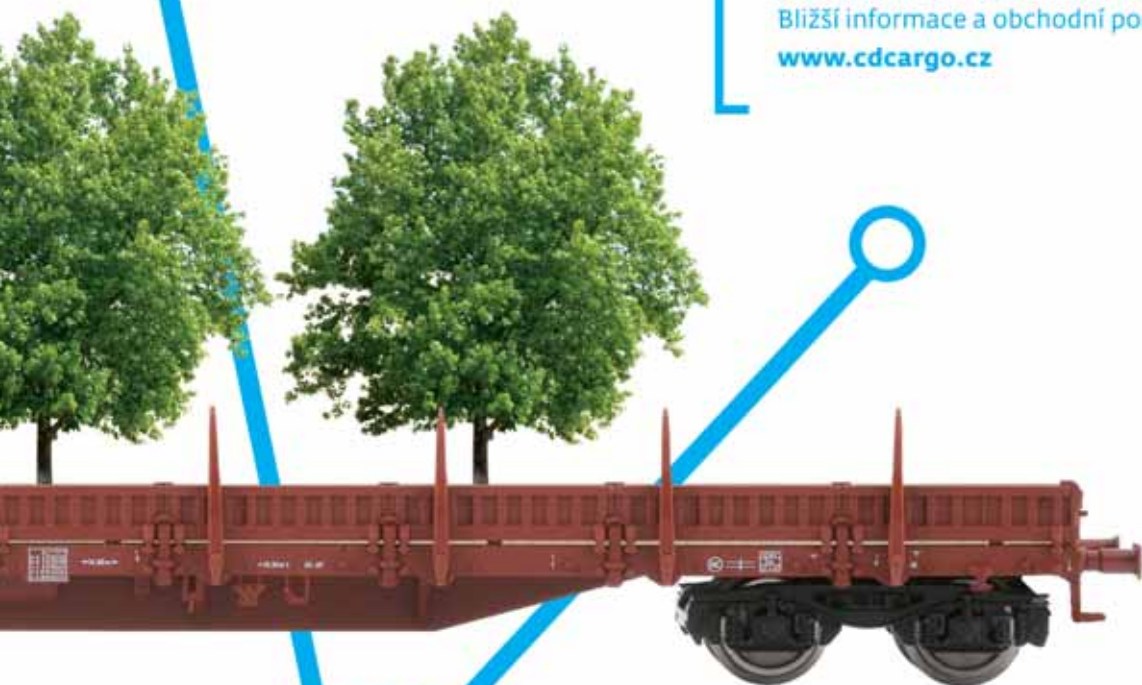
Cokoliv Kamkoliv

ČD Cargo, a. s.

Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, info@cdcargo.cz

Bližší informace a obchodní podmínky naleznete na:

www.cdcargo.cz



CD Cargo

Člen skupiny České dráhy, a.s.

-CARGO-

Nabídněme srovnatelné služby
Let's Offer Comparable Services

Gustáv Slamečka



Obliba železnice se vrátí
Rail Will Regain its Popularity
Jiří Paroubek

Na kole proti osudu
Cycling against Fate
Jiří Ježek





Atomium, Brusel

Kamkoli v Evropě.

ČD Cargo je jeden z pěti největších železničních dopravců EU. Kromě toho, že přepravíme jakékoli zboží na jakékoli místo v Evropě, investujeme také do infrastruktury podporující napojování průmyslových areálů na železniční dopravu, výstavby terminálů kombinované dopravy a logistických center. Zveme vás na:

**51. mezinárodní strojírenský veletrh
a 5. mezinárodní veletrh Transport
a Logistika**

14.–18. 9. 2009 v Brně, hala A1.



www.cdcargo.cz

Custom-tailored Solutions Индивидуальные решения

ČD Cargo Foreign Offices | Офисы ČD Cargo за границей



EUROPEAN UNION

JUDr. Jan Raym

General Representation
of ČD Cargo to the EU
Rond Point Schuman 6
B - 1040 Brussels, Belgium

T: +32 2 234 77 47
F: +32 2 234 79 11
M: +32 473 700 458
E: jan.raym@cdcargo.cz

GERMANY

Ing. Karel Adam

ČD Generalvertretung GmbH
Kaiserstrasse 60
D - 60329 Frankfurt am Main

T: +49 69 272 297 0
T: +49 69 272 297 11
F: +49 69 272 297 20
M: +49 171 277 96 72
E: gvcdf Frankfurt@aol.com

POLAND

Zbyszek Wacławik

Koleje Czeskie Sp. z o.o.
Wspólna 35/5
PL - 00-519 Warszawa

T: +48 22 380 33 90
T: +48 22 380 33 99
M: +48 608 345 500
E: Zbyszek.Waclawik@cdcargo.cz

AUSTRIA

Ing. Petr Kousal

CD-Generalvertretung Wien GmbH
Rotenturmstrasse 22/24
A - 1010 Wien

T: +43 (0) 1 53 24 790-13
F: +43 (0) 1 53 24 790 20
M: +43 (0) 699 116 987 65
M: +420 602 477 886
E: Petr.Kousal@cdcargo.cz

RUSSIA

Mgr. Přemysl Nevrla

General Representation
of ČD Cargo in the Russian Federation
3 Tverskaya - Yamskaya 36/40, Czech House
RU - 125 047 Moscow

T, F: +7 499 978 70 78
M: +7 916 220 06 73
E: GZCDMoskva@gr.cd.cz
E: nevrlap@seznam.cz

SLOVAKIA

Ing. Jiří Vencel, Ph.D.

Generálne zastúpenie ČD Cargo, s. r. o.
Prievozská 4/B
SK - 821 09 Bratislava

T: +421 220 297 547
F: +421 255 569 265
M: +421 903 229 039
E: bratislava@cdcargo.cz
E: jiri.vencel@cdcargo.cz



Člen skupiny České dráhy, a.s.



FOTO / PHOTO BY ADÉLA BARTONÍČKOVÁ

Vážení přátelé,

přes léto a dovolené je naše revue, kterou bere do rukou, laděna spíše pracovní. Proč? Snažíme se tlumit dopady hospodářské recese na nákladní železniční dopravu. Snažíme se také udržet současnou zaměstnanost, a je dobře, že průběžně probíhají vstřícná jednání s odbory, protože další trendy ve vývoji ekonomiky v Evropě i ve světě lze dnes jen ztěží odhadnout.

Naše aktivity směřují ke zrychlení řady opatření na našem obchodním úseku i v provozní oblasti. V první polovině roku jsme navštívili veletrhy v Moskvě a Mnichově, zajímáme se i o východní trhy. Stranou samozřejmě nezůstávají ani jednání s evropskými partnery, například z německých drah DB Schenker.

Prostřednictvím řady jednání v rámci Evropské unie, se zástupci ministerstva dopravy, ale i s aktéry naší politické scény hledáme řešení klíčových otázek. To se týká i tzv. harmonizace zpoplatnění infrastruktury, tedy narovnávání situace, aby železniční dopravci hradili tento poplatek ve srovnatelné míře, jako je nastaveno mýtné silničních dopravců. Podporujeme rozšiřování logistických center, a tím i usnadnění překládky zboží z kamionů na železnici. Snažíme se chovat aktivně a na vzniklou hospodářskou situaci reagujeme hledáním nových cest.

O tom všem se dozvíte v revue Cargo motion, kterou právě držíte v rukou.

Přeji Vám příjemné čtení revue Cargo motion.

Ing. Josef Bazala,
předseda představenstva
a generální ředitel ČD Cargo

Dear friends,

Although it is the time of summer holidays, our magazine deals rather with work issues. Why? We are trying to mitigate the impact of the recession on rail freight transport. There are also efforts underway to maintain current levels of employment, and hence the importance of our regular friendly meetings with the trade unions. After all, the future developments in the European and global economy are hard to anticipate.

We aim at intensifying a number of measures within our sales activities as well as our operations. In the first half of this year, we visited transport exhibitions in Moscow and Munich. We are exploring eastern markets, while obviously holding meetings with our European partners, including Germany's DB Schenker.

In a number of meetings within the European Union, with the Czech Transport Ministry as well as with our politicians, we are looking for solutions to some key issues. These include our efforts to harmonise infrastructure fees and ensure that trackage fees charged to rail freight carriers are comparable with road tolls paid by road hauliers.

We are also promoting the expansion of a network of logistics centres that would in turn facilitate the transshipment of goods from lorries to trains. We are doing our best to be proactive and to deal with the current economic situation by looking for new paths.

You can read about all these efforts in this issue of Cargo Motion.

I wish you a relaxed summer and a good read.

Josef Bazala,
chairman of the board and CEO at ČD Cargo



04 Obchod se nezastavil / Trade Keeps Rolling
Josef Bazala, generální ředitel ČD Cargo a předseda představenstva / Josef Bazala, ČD Cargo chairman and CEO



06 Věřím, že obliba železnice se vrátí / I Believe the Railway Will Regain its Popularity
Předseda ČSSD Jiří Paroubek / ČSSD leader Jiří Paroubek



12 ČD Cargo – Jednodušší a efektivnější / Simpler and More Efficient
Václav Andryšek, výkonný ředitel a člen představenstva ČD Cargo / ČD Cargo executive director and board member



14 Veletrh TransRussia / The TransRussia Fair
Rodan Šenekl, obchodní ředitel a člen představenstva ČD Cargo / Rodan Šenekl, ČD Cargo commercial director and board member



20 Na kole proti osudu / Cycling against Fate
Jiří Ježek



34 Železnice v USA / Railways in America
Lukáš Soukup

Dále v čísle / Also in this issue

- 10 Evropský transit sever – jih / European North-South Transit Corridor
- 18 Nová vizuální identita / A New Visual Identity
- 24 Člověk by měl stát nohama na zemi / One Should Put Both Feet on the Ground
- 27 Aktivita EU na poli nákladní železnice / EU Activities in Rail Freight
- 28 Rychle je teď za tři roky / 'Fast' Now Means in Three Years
- 32 Modernizace vozového parku / Modernising Rolling Stock
- 38 Když se kvalita stala každodenní realitou / When Quality Becomes an Everyday Reality
- 42 Deutsche Bahn je na krizi připravena / Deutsche Bahn is Ready for the Crisis
- 46 Tříděný odpad jinak / A Different Way to Sort the Rubbish
- 48 Železničář do morku kosti / A Railwayman to the Bone
- 52 Život je vlastně vždycky karneval / Life is a Carnival
- 56 Chůze / Walking

Foto obálka / Cover photo Profimedia
www.cdcargo.cz

CARGO / Motion revue pro dopravu a logistiku
Vydavatel: České dráhy, a.s.
Josef Bazala
Ročník III / 2009, číslo 2
Vydavatelský servis Grand Princ, spol. s r. o.
Jiří Trávníček
Šéfredaktor: Václav Šmerák
Manager projektu: Zdeněk Větrovec
Adresa redakce:
České dráhy CARGO / Motion, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 00 Praha 1, tel.: 972 233 831, mob: 603 196 678, e-mail: motion@cdcargo.cz
Předseda redakční rady: Zbyněk Honys
Inzerce: CARGO, E-mail: motion@cdcargo.cz, mobil: 603 196 678
Layout: Pavel Lev, Studio Najbrt
Zlom a sazba: Colmo
Celostátní česko-anglické vydání: 10 000 výtisků, čtvrtletně
Distribuce:
obchodní klientela ČD Cargo, odborná veřejnost
Evidenční číslo: MK ČR E 17910

Dříve jsem vlakem jezdil více / I Used to Take the Train More Often

Ministr dopravy ČR Gustáv Slamečka Czech Transport Minister Gustáv Slamečka

TEXT / TEXT BY PETR HORÁLEK FOTO / PHOTO BY MARTIN NAVRÁTIL

V resortu dopravy není Gustáv Slamečka žádným nováčkem. Před dvěma lety začal pracovat ve Státním fondu dopravní infrastruktury. V únoru letošního roku byl jmenován náměstkem ministra dopravy. Nyní jako člen kabinetu Jana Fischera bude řídit tento resort do podzimních předčasných voleb.

Jak podle vás mohou ČD zvýšit atraktivitu železniční dopravy vůči té silniční?

Měly by nabízet rychlejší a pohodlnější spojení, než jaké můžou nabídnout silnice. Stejně je to i u ČD Cargo, kde je nutné nabídnout klientele srovnatelné služby se silniční dopravou, i když zde je to obtížnější. Platí, že čím plnější budou silnice, tím větší šance se otevře pro železnici.

Kde by měly ČD především investovat?

Pokládám za nutné investovat do nákupu nových vagonů a vlakových souprav. Variantou je jistě také ekonomický pronájem či jiné moderní formy financování.

Kam bude aktuálně vláda investovat v oblasti železnice?

Největší část směřuje do zajištění oprav a údržby železničních tratí. Téměř půl miliardy korun je určeno na výstavbu první části brněnského odstavného nádraží a více než dvě stě miliard korun na modernizaci traťového úseku mezi Libní a Běchovicemi.

Jaký očekáváte další vývoj ohledně dlouho odkládaného Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (tzv. zákon o veřejné dopravě)?

Dokončení tohoto zákona je součástí vládního prohlášení. Slibuji si od něj, že určí systémové podmínky pro financování železniční dopravy nejen v regionech, ale i v oblasti dálkové, meziregionální přepravy.

Jezdíte vůbec také vlakem?

Dříve jsem vlakem jezdil více. V roli náměstka ministra a teď nově ministra musím během jednoho dne navštívit často v rych-



Gustáv Slamečka **Ministr dopravy**

Absolvent VŠE v Praze a americké University of Pittsburgh začal svou kariéru ve slovenské Jednotě Nitra. Po zkušenostech ze Slovenské obchodní inspekce a bratislavských firem Intergames a Nevada pracoval v roce 1995 také na slovenském ministerstvu spravedlnosti. Od prosince 1996 se živil jako bankéř ve skupině ABN-AMRO. V květnu 1997 přestoupil do SFDI, v únoru letošního roku se stal náměstkem ministra dopravy. Má slovenské občanství, je svobodný.

Gustáv Slamečka **minister for transport**

A graduate of the University of Economics, Prague, and the University of Pittsburgh, he started his career at Slovakia's Jednota Nitra. Having gained initial experience at the Slovak Commercial Inspection Authority and Bratislava-based firms Intergames and Nevada, he briefly worked at the Slovak Ministry of Justice in 1995. From December 1996 he was a banker in the ABN-AMRO group. In May 1997 he joined the State Fund for Transport Infrastructure and became a deputy minister for transport in February 2009. He is single and holds a Slovak passport.

lém sledu řadu různých míst a to mi brání vázat se na jízdní řády. Cestování po železnici má pro mě zvláštní kouzlo. Krajina kolem vlaku ubíhá totiž jinak než za oknem auta – je z ní vidět víc a navíc s větším nadhledem. ●

Gustáv Slamečka is no novice to transport. Two years ago he joined the State Fund for Transport Infrastructure, this February he was appointed deputy minister for transport, and as a member of Jan Fischer's interim cabinet he will be transport minister until early elections scheduled for the autumn of 2009.

How do you think Czech Railways could make rail more attractive than road?

Rail should be faster and more comfortable than the road. Similarly, ČD Cargo ought to offer services that are comparable to road haulage, although this is an onerous task. The rule is, the fuller the roads are the better it is for the railway.

Where should Czech Railways invest primarily?

I believe it's necessary to purchase new carriages. As an option they could go for economical leasing or another modern form of financing.

Where will government investment go in the railway sector?

Most of the government funding goes to the repair and maintenance of track. Close to half a billion crowns are slated for the construction of the first part of a new rail yard in Brno and more than CZK 200 million is going to modernise tracks between Prague's Libeň and Běchovice stations.

What do you expect from the long-overdue bill on public services in rail and road passenger transport, or the public transport act?

Finalising the bill is part of the government's policy statement. I hope this legislation will set up systemic conditions for financing rail transport in the regions as well as in long-distance and inter-regional transport.

Do you ever travel by train?

I used to ride the train more often, but as a deputy minister, and now also the minister of transport, I often have to quickly visit a number of places in just one day and can't be limited by train timetables. But railways harbour special charms. You can see the scenery pass by in a different way than you can from a car. You can see more of the landscape. ●

Obchod se nezastavil / Trade Keeps Rolling

ČD Cargo na mnichovském veletrhu Transport Logistic 2009 ČD Cargo at the Transport Logistic 2009 fair in Munich

TEXT / TEXT BY PAVEL JANEČEK FOTO / PHOTO BY MICHAL MÁLEK, ARCHIV / ARCHIVE

Prestižního mnichovského veletrhu dopravy a logistiky, který se po dvou letech opět konal na mnichovském výstavišti ve dnech 12.–15. května 2009, se letos poprvé v nových barvách a samostatně zúčastnila společnost ČD Cargo, a.s. Dvoupatrový modrý stánek ČD Cargo v hale B6 byl součástí expozice všech předních železničních podniků, jako jsou DB Schenker, RCA, PKP Cargo nebo MÁV Cargo. Stánek ČD Cargo takřka symbolicky sousedil se stánkem slovenské společnosti ZSSK Cargo.

Ve dnech 13. a 14. května navštívilo expozici vedení ČD Cargo v čele s generálním ředitelem a předsedou představenstva Ing. Josefem Bazalou. Přítomni byli i výkonný ředitel Ing. Václav Andrýsek, finanční ředitel Ing. Bogdan Heczko a obchodní ředitel Ing. Rodan Šenekl.

V průběhu veletrhu se uskutečnila řada konkrétních obchodních jednání včetně setkání s nejvyššími představiteli železnic zemí sousedících s ČR. Proběhlo předem očekávané jednání Ing. Josefa Bazaly, Václava Andrýska a Rodana Šenekla s vedením společnosti DB Schenker. Za účasti CEO Railion Dr. Klause Krempera a člena představenstva Dr. Christopfera Wolffa byly na schůzce především znovu prodiskutovány otázky připravovaného založení lokomotivního poolu k provozování vlaků na ose Hamburg – Praha, obě strany zhodnotily současný vývoj na evropském dopravním trhu a konstatovaly připravenost k další úzké spolupráci s cílem zatraktivnit nabídku železnice proti silničním dopravcům. Ing. Josef Bazala při této příležitosti konstatoval, že založení společného lokomotivního poolu zeefektivní jízdy vlaků přes hraniční úsek Děčín – Bad Schandau a celkově pomůže udržet přepravu zboží na železnici tranzitem přes Českou republiku. Železniční přeprava je pod tlakem stále nižších cen jednak silničních dopravců, kteří v zájmu přežití nabízejí likvidační ceny, jednak

This year ČD Cargo participated, for the first time as a separate company, at the prestigious exhibition of transport and logistics held in Munich from 12 to 15 May 2009. The company's blue two-storey booth was situated in hall B6 along with all leading rail freight companies such as DB Schenker, RCA, PKP Cargo and MÁV Cargo. Almost symbolically, ČD Cargo was next to Slovakia's ŽSSK Cargo.

On 13 and 14 May the executive management of ČD Cargo led by CEO and chairman Josef Bazala visited the exposition. Executive Director Václav Andrýsek, Financial Director Bogdan Heczko and Business Director Rodan Šenekl were also present. During the fair they had many business meetings with top managers of rail firms from the countries bordering on the Czech Republic. Bazala, Andrýsek and Šenekl held planned talks with the management of DB Schenker Rail (formerly Rail-



ion), including CEO Klaus Kremper and board member Christopher Wolff, on the planned establishment of a locomotive pool for freight services between Hamburg and Prague. Both sides evaluated current development on the European transport market and declared their readiness for further close cooperation, aiming to give rail freight more of a competitive edge over road haulage. Bazala stated that “the establishment of a common locomotive pool will help streamline rail freight in the border area between Děčín and Bad Schandau and thus will help to keep goods transiting the Czech Republic on rail. Rail freight is under pressure from the ever-lower rates of road hauliers, who are offering dumping prices in a bid to survive, as well as being threatened by the private rail forwarders offering a cheap and fast connection from northern Germany to Hungary via Passau and Austria.”

Further talks and informal meetings were held with the CEO of ŽSSK Cargo, Matej Augustín, or with MÁV Cargo chief Imre Kovács. Bazala also personally inspected the exhibits of ČD Cargo's business partners. Among others, he met with Vladimír Fišer, director of the Czech multimodal transport firm Bohemiakombi, of which ČD Cargo owns a 30 percent share. Bazala supported the firm's activities by stating that “multimodal transport has been expanding steadily despite the current stagnancy and in the future its role will increase in importance. We have to promote the transport of semi-trailers by rail. ČD Cargo supports these modern modes of transport common in western Europe.”

Bazala expressed his support for joint activities in multimodal transport also during his meeting with the director of Metrans Praha. In addition, he visited the common exhibit of Czech forwarders held under the auspices of the Czech Association of Forwarding and Logistics, where he met with the group's Jan Ekl, and Czech Deputy Transport Minister

soukromých železničních dopravců, kteří nabízejí levné a rychlé spojení ze severního Německa do Maďarska jižní cestou přes Passau a Rakousko.

Další jednání a neformální setkání se uskutečnila s CEO ZSSK Cargo Matejem Augustinem nebo s CEO MÁV Cargo Imre Kovácsem. Ing. Josef Bazala osobně navštívil i expozice partnerských společností. Setkal se tak například s ředitelem společnosti pro kombinovanou dopravu Bohemiakombi Ing. Vladimírem Fišerem, v níž má ČD Cargo 30% podíl. Ing. Bazala podpořil aktivity této společnosti konstatováním, že rozvoj kombinované dopravy i přes momentální stagnaci má stále rostoucí tendenci a v budoucnu bude podíl těchto přeprav stále významnější. Je třeba dále rozvíjet přepravy silničních návěsů po železnici a ČD Cargo proto tyto moderní přepravní metody, jinak běžné v západní Evropě, podporuje.

Podporu společným aktivitám na poli kombinované dopravy vyjádřil Ing. Bazala i na jednání s ředitelem společnosti Metrans Praha. Ing. Bazala navštívil také společnou expozici českých firem zastřešenou Svazem spedice a logistiky, kde se setkal s výkonným ředitelem SSL Ing. Janem Eklem a s náměstkem ministra dopravy Ing. Pavlem Škvárou.

Den před tímto setkáním se totiž na stejném místě uskutečnil slavnostní akt předání finančního daru ČD Cargo Nadačnímu fondu Mladý speditér. Akce vyvrcholila vyhlášením tří vítězných týmů soutěže studentů středních škol soutěžících o titul Mladý speditér, na níž se ČD Cargo aktivně podílí.

Zastoupení ČD Cargo v Německu také již několik let velice intenzivně spolupracuje například se spediční logistickou firmou Rail Transport Logistic & Consulting (RTL&C), která má sídlo v Rüsselsheimu nedaleko Frankfurtu nad Mohanem. Za poslední dva roky byla uskutečněna řada přepravních projektů mezi západní Evropou a vzdálenými zeměmi SNS, rozvinula se spolupráce v oblasti kombinované přepravy a kontakty se soustavně rozšiřují. V nedávné době byla mezi zastoupením ČD Cargo v Německu a firmou RTL&C z Rüsselsheimu uzavřena dohoda o společném nabízení produktů obou firem na západoevropském trhu. Rozvíjení vzájemné spolupráce, jejímž výsledkem je získávání nových přeprav pro ČD Cargo, podpořil při trojstranném jednání na veletrhu v Mnichově i generální ředitel ČD Cargo, a.s., Ing. Bazala.

I přes krizi, která postihla téměř všechny obory podnikání, nižší zájem vystavovatelů a zájemců o železniční techniku a služby nebyl na veletrhu příliš znát a alespoň obchodní zástupci ČD Cargo zažívali stejně hektické situace jako v předchozích letech. ●



Zleva generální ředitel ČD Cargo, a.s., Josef Bazala, ředitel a majitel firmy RTL&C Klaus Henke a jednatel dceřiné společnosti ČD Cargo v Německu Karel Adam / From the left, ČD Cargo CEO Josef Bazala, RTL&C CEO and owner Klaus Henke and Karel Adam, executive of ČD Cargo's subsidiary in Germany

Pavel Škvára. A day earlier the same place hosted a ceremony during which ČD Cargo donated funds to the educational civic association Nadační fond Mladý speditér (Young Forwarder Foundation). The ceremony's highlight was the announcement of the three winning teams of the Young Forwarder competition for secondary school students, of which ČD Cargo is an active partner.

ČD Cargo's representation in Germany has for several years now enjoyed intensive cooperation e.g. with the forwarding and logistics firm Rail Transport Logistics & Consulting (RTL&C), based in Rüsselsheim, not far from Frankfurt am Main. A number of joint transport projects have been executed in the past two years between western Europe and distant CIS countries; cooperation in combined

transport has flourished and new contacts are constantly being established. The ČD Cargo representation in Germany and RTL&C have recently signed an agreement to jointly offer the services of both companies on the western European market. The development of mutual cooperation with RTL&C, which in turn helps ČD Cargo win new transport orders, got a boost from ČD Cargo chief Josef Bazala's participation at a three-party meeting during Munich's trade fair.

Despite the crisis that has affected almost all business sectors including transport, the slightly waning interest of exhibitors and visitors in railway technology and services was not strongly felt at the fair. At least for ČD Cargo business representatives the event was as hectic as in the previous years. ●

Věřím, že obliba železnice se vrátí / I Believe the Railway Will Regain its Popularity

S předsedou ČSSD Jiřím Paroubkem nad současnými otázkami dopravy

Social Democrat leader Jiří Paroubek on current transport issues

TEXT / TEXT BY ZDENĚK VĚTROVEC FOTO / PHOTO BY ČTK, PROFIMEDIA, ARCHIV / ARCHIVE

Pane předsedo, jaký je Váš osobní vztah k železnicí?

Z mládí jsou to hlavně vzpomínky na cesty s rodiči, kdy vlak patřil k hlavním dopravním prostředkům. Vzpomínám si na nádraží plná trampů a jejich zpěv s kytarou, lidé si krátili čas v čekárnách vyprávěním. Když jsem si později četl povídky Bohumila Hrabala, trochu mi to připomnělo příběhy, které jsem také zaslechl v přeplněných kupé, i když jsem jim tenkrát nemohl moc rozumět. Byly to hezké časy a rád na ně vzpomínám.

Myslím, že obliba železnice se vrátí. Souprava Pendolino je pro většinu mých přátel a známých tím nejlepším způsobem dopravy do Ostravy. Časově to vyjde nastejno jako jízda autem, ale vyhnete se dopravním zácpám a můžete za jízdy klidně pracovat nebo číst.

Jak vnímáte dnešní české železniční prostředí a jeho hlavní aktéry: České dráhy, ČD Cargo nebo Správu železniční dopravní cesty?

Mám rozporuplné pocity. České dráhy trvale hospodaří se ztrátovým rozpočtem a nikomu z řady ředitelů se nepodařilo tento stav změnit či alespoň zlepšit. V současné době se navíc objevila řada zpráv o podivných reklamních a inzertních smlouvách, které na důvěryhodnosti této společnosti nepřidaly. ČD zároveň neustále stupňují požadavky na dotace od krajů a komplikují tím rozpočtovou politiku našim hejtmanům, kteří nemohou donekonečna žádat mimořádné příspěvky ze státního rozpočtu. Jsem přesvědčen, že České dráhy budou jednou z priorit našeho ministra dopravy, až se sociální demokracie vrátí do vládních pozic. Není možné, aby

Mr Chairman, what is your personal relationship with railways?

I can remember taking trains with my parents, when I was a kid and trains were one of the chief means of transport. I remember stations crowded with hikers, their songs and guitars, and how people used to tell stories while waiting for their trains. And later, when I read stories by Bohumil Hrabal, they reminded me of the stories I had heard in overcrowded train compartments, although I hadn't been able to really grasp them at the time. Those were wonderful times that brought back fond memories.

I believe railway will regain its former popularity. Most of my friends say the Pendolino speed train is the best way to travel to Ostrava. The journey takes about as long as driving and you avoid traffic jams and can work or read during the trip.

What do you think of the current Czech railway sector and its main actors, namely Czech Railways, ČD Cargo and the Railway Infrastructure Administration?

I have mixed feelings. Czech Railways has operated consistently with a loss-making budget and none of its successive directors has ever reversed or even improved the situation. Moreover, there have recently been reports about strange advertising contracts, which do not exactly enhance the company's credibility. Czech Railways is constantly stepping up its demands for subsidies, complicating the budgeting policy of our regional governors, who can't endlessly seek extra handouts from the state budget. I'm convinced that Czech Railways will become one of the priorities of our transport minister when the Social Demo-

crats return to government. It is not possible to close tens of percent of regional services, as suggested by Czech Railways officials.

ČD Cargo is a new project that should be able to sustain itself or even to make a profit. That's what it was created for, anyway. But it remains to be seen what the financial and economic crisis will do to its performance. I've heard that about 600 employees are to be made redundant. It is essential for the Social Democrats that any such steps – if deemed necessary – are taken with a maximum of sensitivity and a minimum of harsh social impact. I'll want this problem addressed by our transport experts, led by our shadow transport minister, Roman Onderka, and solved throughout the company, which is one of the largest Czech employers.

The Railway Infrastructure Administration (SŽDC) is also a fairly new institution, active in many fields that require increased attention. I don't believe anybody is happy about so many fatal accidents at railway crossings, the maintenance of which is one of the company's chief responsibilities. I will also closely monitor the proposed outsourcing of the maintenance of some track sections currently run by the SŽDC, and how the change will affect the several thousand employees who could be transferred to such providers.

How do you assess the current situation on the Czech transport market? The share of road haulage exceeds 71 percent, while only 23 percent of cargo is moved by rail.

The railway's share will grow proportionally to the number of logistics centres assisting in transshipment and the rest of the logistics process. ČD Cargo must also keep upgrading its

„Jsem přesvědčen, že budoucnost je v kombinaci silniční a železniční dopravy.“

“I am convinced that the future is in combined road and rail transport.”

desítky procent regionálních spojů byly rušeny, jak o tom nyní představitelé Českých drah hovoří.

ČD Cargo je nový projekt, který by měl být schopen sám si na sebe vydělat nebo být dokonce ziskový. Ostatně proto byl vytvořen. Je však otázkou, jak se na hospodaření společnosti podepíše finanční a hospodářská krize. Už jsem zaznamenal zprávy o chystaném propouštění asi šesti stovek zaměstnanců. Pro sociální demokracii je klíčové, aby kroky tohoto druhu – pokud jsou nutné – byly vedeny s maximální citlivostí a co nejmenším sociálním dopadem. Budu chtít, aby se tomuto problému věnovali naši dopravní odborníci v čele se stínovým ministrem dopravy Romanem Onderkou, a to na celé železnici, která je jedním z nejvýznamnějších zaměstnavatelů v České republice.

Správa železniční dopravní cesty je také relativně novou institucí a v její kompetenci je řada oblastí, kterým musí být věnována zvýšená pozornost. Myslím, že nikdo není nadšený z řady smrtelných nehod na železničních přejezdech, jejichž správa a údržba je jednou z nejdůležitějších odpovědností této organizace.

Stejně tak budu pozorně sledovat otázky spojené s dodavatelem údržby některých částí tratí, které jsou v odpovědnosti SŽDC. A hlavně, jak se tato změna dotkne těch několik tisícovek zaměstnanců, kteří pod dodavatele mohou přejít.

Jak vnímáte současnou situaci na dopravním trhu v ČR? Podíl silničních nákladních dopravců činí přes 71 procent, zatímco „cargo“ po železnici obslouží jen 23 % tohoto trhu.

Podíl železnice bude růst, jak se bude zvyšovat počet logistických center, která usnadní překládku a další fáze logistického procesu.

Cargo také musí pokračovat v modernizaci svého vozového parku, která by měla usnadnit mezinárodní přepravy. Pokud se nepletu, tak významná část vagonů, respektive jejich podvozků, stále ještě do některých států nesmí.

Co říkáte na neutěšenou situaci na českých silnicích? Jaká opatření byste navrhoval ve prospěch toho, aby se větší podíl nákladů převedl z kamionů na železnici?

Jedním z takových opatření, které by mělo železniční přepravě pomoci, je tzv. páteční zákaz jízdy kamionů. Sociální demokracie tuto myšlenku podporuje, ale zároveň voláme po tom, aby zákaz byl synchronizovaný s praxí okolních států.

Stejně tak je důležité, aby byla zahájena diskuse o narovnání podmínek při zpoplat-



nění infrastruktury. Sociální demokracie se této diskusi nebrání a vnímáme ji jako důležitou součást podpory železniční dopravní cesty.

ČD Cargo nevolá ani tak po přímé podpoře, ale spíše po nastavení rovných podmínek v soutěži mezi silničním a železničním sektorem. Podpořil byste postupné narovnání poplatků za použití dopravní infrastruktury?

Jak už jsem uvedl, je to závažné téma, které je třeba otevřít, a sociální demokracie je na tuto diskusi připravena. Jednostranná podpora automobilové dopravy byla chyba. Větší podíl železniční dopravy může zároveň snížit naši závislost na dovážených pohonných hmotách, protože vlaky jezdí na domácí elektřinu. Auta si na něco takového ještě nějaký čas počkají.

Domníváte se, že by měl stát podporovat budování veřejných, všem dopravcům otevřených logistických center, která by byla napojena na více druhů dopravy (železniční, silniční, letecká, vodní)?

Pokud si stát vytkne jako prioritu převod alespoň části silniční nákladní dopravy na železnici, měl by proto také něco udělat. Hlavní investiční odpovědnost je na společnosti ČD Cargo, ale stát by se na tom měl podílet. Ne-

rolling stock to facilitate international shipments. If I'm not mistaken, a significant number of their carriages, or rather their bogies, are still not allowed into some countries.

What do you say to the dire situation on Czech roads? What measures would you propose to transfer more freight from lorries to trains?

One of the measures that should stimulate rail haulage is to ban lorries during Friday rush hour. The Social Democrats support this idea, although we want to coordinate the ban with neighbouring states. We also have to open a discussion on introducing equal infrastructure tolls. The Social Democrats will not resist such discussions, seeing them as an important way of supporting rail.

Rather than asking for direct support, ČD Cargo is calling for an equal competition between the road and rail sectors. Would you support the gradual equalisation of tolls for the use of transport infrastructure?

As I said, this is a serious issue that needs to be tackled and the Social Democrats are prepared for such a debate. One-sided support for road transport has been a mistake. A higher share of rail transport can also reduce our dependence on fuel imports because trains run on domestically produced electricity. For automobiles, this is still a distant dream.

Do you believe the state should support the building of public logistics centres, open to all hauliers and multiple types of transport (rail, road, air and water)?

If the state plans to transfer at least some freight from road to rail, then it should do something to achieve this priority. The main investment responsibility rests with ČD Cargo but the state should also help. Not only the state but also the regions can play an important role in formulating zoning priorities. The priority support should be given to projects that serve the economy and stimulate growth. In my opinion, logistics centres are one such type.

What is your opinion on the government's current transport policy? What improvements would you suggest?

My Social Democratic government negotiated more than CZK 860 billion from various EU funds for the Czech Republic for the 2007-2013 period. Over CZK 171 billion was negotiated for the transport sector. The government of Mirek Topolánek failed to use these Brussels funds and pass them on to the Czech economy. Of course this includes funds for the development and modernisation of railways.

jen stát, ale i kraje mohou sehrát důležitou roli také při projednávání územních plánů.

Jako prioritní by měly být podporovány stavby, které slouží ekonomice a pomohou růstu HDP. Logistická centra podle mého názoru k tomuto druhu staveb patří.

Co říkáte na současnou dopravní politiku státu? V čem spočívají Vaše návrhy na zlepšení?

Vláda sociální demokracie pod mým vedením vyjednala pro Českou republiku na období 2007-2013 více než 860 miliard korun z různých evropských fondů. Pro resort dopravy bylo dojednáno více než 171 miliard korun. Je pravda, že vláda Mirka Topolánka nedokázala tyto prostředky z Bruselu využít a předat je české ekonomice. Jsou v tom samozřejmě i finance na budování a modernizace železničních tratí.

Jak hodnotíte chystaná protikrizová opatření v resortu dopravy? Je dobré přispět jen automobilovému sektoru, a železničnímu nikoli?

Bohužel nevím o žádných opatřeních, s výjimkou šrotovného (návrh ČSSD), která by vláda pro resort dopravy připravovala. Zatímco okolní vlády již od října loňského roku připravují a realizují záchranná opatření, vláda Mirka Topolánka nás dlouho přesvědčovala, že žádná krize neexistuje. To je naprosto neodpustitelné.

Sociální demokracie, kromě výše zmíněných investic do výstavby, navrhuje například podporu exportu a také navýšení kapitálu EGAP, tedy maximalizaci státní podpory ve všech odvětvích podle pravidel EU a světového obchodu. Je také důležité si uvědomit, že doprava bude podporována i nepřímo. Pokud se bude dařit průmyslu, bude se dařit i dopravě. Lidé budou mít příjmy, začnou znovu cestovat atd. Hlavně je nutné začít konečně něco dělat!

Závěrem dovolte otázku na odlehčenou. Kam nejraději cestujete ve chvílích volna?

Slovo volno byste musel hledat v mém diáři lupou. Ale jako každý člověk si jednou za čas dopřeji dovolenou, abychom si s manželkou odpočinuli. Nejraději cestuji z místa na místo, po různých částech republiky i po městech Evropy, skoro takřkajíc nazdařbůh. Procházíme muzea, výstavy, jedeme k moři, zkrátka relaxujeme. Je spousta míst, kde jsem ještě nebyl a moc rád bych je poznal. Není to finančně náročné a pro mne je důležité, že jsem pánem svého času, nikdo mi neurčuje, kdy a kam mám jít. Společně travíme hezké chvílky, na které pak můžeme ve vřavě všedních dní aspoň vzpomínat. ●



How would you assess the anti-crisis measures proposed by the Ministry of Transport? Is it right to help only the automobile sector and not railways?

Unfortunately, I'm not aware of any such measures planned by the ministry, only the car scrapping bonus proposed by the Social Democrats. Neighbouring governments have been busy since October planning and implementing rescue measures, while Mirek Topolánek's government wasted time trying to persuade us that there was no crisis. This is totally unforgivable. In addition to investments in construction, the Social Democrats are proposing e.g. to support export and to boost the budget of the EGAP pro-export agency, i.e. to maxi-

mise state support to all fields in accordance with EU and world trade rules. It is also important to realise that this would indirectly support transport as well. Successful industry means a prosperous transport sector. People will earn money and start travelling again. But something should be done at long last!

Where do you travel in your free time?

You'd need a magnifying glass to find free time in my planner. Yet I treat myself to a holiday from time to time so my wife and I can have a rest. I prefer visiting several places during one trip, including different parts of the Czech Republic or European cities, in an almost haphazard way. ●

Evropský tranzit sever – jih / European North-South Transit Corridor

Jedna z priorit Evropské unie, kterou využívá i Česká republika
An EU priority utilised by the Czech Republic

TEXT / TEXT BY MICHAL ROH FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

ČD Cargo zaujímá na evropském nákladním dopravním trhu významnou pozici a chce si ji udržet i jako tranzitní železnice, neboť polovina veškerého přepravovaného zboží v mezinárodní přepravě je právě tranzitující.

Významnou roli při rozhodování zákazníků o nejvhodnějším dopravním prostředku hraje nejen cena, ale i doba přepravy. Například vlaky ČD Cargo, přepravující až 2000 tun zboží, jsou schopny překonat vzdálenost 200 km mezi hranicemi České republiky v Bohumíně a v Břeclavi za pouhé 3–4 hodiny. Také jízdní doby vlaků mezi česko-německou a česko-slovenskou hranicí jsou plně srovnatelné s jízdní dobou kamionů, navíc přepravují zásilky bez omezení o sobotách, nedělích i svátcích.

Pro zákazníky z Polska, Pobaltí nebo i Ruska může být zajímavá nabídka tzv. systémových vlaků. Jedná se o speciální produkty přinášející rychlé a kvalitní spojení vybraných destinací. Oproti klasickým uceleným vlakům zaměřeným na přepravu substrátů hromadné povahy zpravidla pro jednoho zákazníka nemusí v případě systémových vlaků zákazník naplnit celý vlak svým zbožím. Do systémových vlaků mohou být zařazovány zásilky různé povahy, od více odesílatelů; také příjemců může být několik. Doba jízdy zásilky zařazené do systémového vlaku se výrazně zkracuje, a tyto spoje jsou tak vysoce konkurenceschopné k přepravám po silnici. Například systémový

vlak ADRIA spojuje Českou republiku s chorvatským přístavem Rijeka, vlak CARPÁTHIA EXPRESS nabízí celotýdenně spojení České republiky s Rumunskem přes stanici Curtici, kde je návaznost na další spoje. Vlak ITALIA začal jezdit na podzim roku 2006 na trase Ostrava hl. n. – Villach Süd s návazností na další spoje do severní Itálie. Vlak je možné využít nejen pro zásilky do železničních stanic na trase, ale až do logistického terminálu MVO (Magazzini Veneto Orientale) ve městě Santo Stino di Livenza. V tomto terminálu je možné i prostřednictvím ČD Cargo nabídnout další návazné služby, jako např. skladování zboží, manipulaci se zbožím pomocí speciálních zařízení, organizování distribuce včetně rozvozu apod. Vlak EAST TRAIN je od dubna 2008 určen pro přepravu zásilek z Ostravska do severního Rumunska. V přípravě jsou i další vlaky. Do všech výše uvedených spojů mohou být zařazeny tranzitní zásilky z Polska a samozřejmě i z Pobaltí nebo Ruska. Železniční doprava v severojižním směru může být cenově i kvalitativně výhodnou alternativou nejen k silniční, ale i k námořní dopravě. Zvláště pak v zimě, kdy většina pobaltských přístavů zamrzá.

Dalším zajímavým produktem, spojujícím sever a jih Evropy a využívajícím českou železniční síť, je vlak Scand Viking. Ten několikrát týdně spojuje švédské město Ystad s Vídní, přičemž část trasy Ystad – Stettín překonává trajektem. České území

ČD Cargo holds an important position on the European freighting market and plans to retain its stature as a transit rail operator as well, since half of the country's international shipments are transit shipments.

Price as well as shipping time play a significant role in customers' choice of the most suitable transport means. ČD Cargo trains, loaded with up to 2,000 tonnes of freight, can negotiate the 200-km distance between the Bohumín and Břeclav border crossings within just three to four hours. Travel times between the Czech-German and Czech-Slovak borders are also perfectly comparable with trucking times; unlike lorries, freight trains operate without restrictions also on weekends and holidays.

Customers in Poland, the Baltic countries and even Russia may appreciate an attractive offer of scheduled freight services providing fast and reliable connections between selected destinations. In contrast to the classic block trains, designed to transport bulk substrates usually for a single customer, a scheduled train can carry the shipments of more than one customer. These scheduled services can accommodate various types of cargo, serving more than one consignor and consignee at a time. This significantly reduces shipping times and such services can successfully compete with road haulage. For example, the Adria service links

the Czech Republic with the Croatian port of Rijeka, whereas the Carpathia Express provides a weekly connection with Romania via the Curtici hub, where connecting services originate. In the autumn of 2006, the Italia service commenced regular operation between Ostrava and Villach Süd, connecting to other trains bound for northern Italy. This scheduled service can be used for transporting freight not only to en route stations but also straight to the MVO (Magazzini Veneto Orientale) logistics terminal in Santo Stino di Livenza. Companies including ČD Cargo can arrange other associated services at this terminal, including freight warehousing and handling with the help of special technologies, goods distribution and delivery etc. Since April 2008, the East Train has carried goods from the Ostrava region to northern Romania, and other such services are being planned. All these services accept transit shipments from Poland, the Baltic countries and Russia. In terms of both price and quality, the north-south rail bridge may be a good alternative to road and sea transport, especially in winter, when most of the Baltic ports freeze over.

Another interesting service connecting the north and south of Europe via the Czech railway network is the Scand Viking train. It runs several times a week between the Swedish town of Ystad and Vienna, with a ferry carrying the train from Ystad to Szczecin. On Czech ter-



překonává mezi hraničními přechody v Lichkově a v Břeclavi. Využívá tak nově modernizovanou a elektrizovanou trať Lichkov státní hranice – Letohrad. Vlak přepravuje hlavně papírenské produkty, ale i další zboží skandinávské produkce, určené pro trhy střední a jižní Evropy.

Kromě již uvedené nabídky systémových vlaků, tvořených spoluprací jednotlivých železničních operátorů, je tato problematika řešena i na celoevropské úrovni. Příkladem projektu, jenž má napomoci omezit silniční dopravu ve prospěch železnice mezi severní Evropu a Středozemím, konkrétně mezi přístavy Baltského a Jaderského moře, je AB Landbridge projekt a jeho návazný projekt SoNorA (South North Axis). Hlavním dlouhodobým cílem projektu je zajištění trvale udržitelné dopravy a jejího růstu prostřednictvím podpory multimodality a nastavení podmínek pro životaschopnost páteřních dopravních systémů, kterými jsou oba nesilniční druhy dopravy – vodní a zejména železniční. Projekt analyzoval poptávku v oblas-

tech spadajících do atrakčního obvodu pěti hodnocených dopravních koridorů spojujících Baltské a Jaderské moře. Projekt identifikoval potenciální tržní příležitosti pro dopravní a logistické služby s vyšší přidanou hodnotou. Výstupy projektu nabízí konkrétní doporučení, týkající se investic do infrastruktury a eliminace úzkých hrdel. Projekt zformuloval základní předpoklady související s připravovanou legislativou pro optimální integraci mezi námořní a vnitrozemskou nákladní dopravou.

Další iniciativu představuje aktivita přístavu Benátky, který v dubnu 2009 zorganizoval úvodní evropský seminář zaměřený na vytvoření sdružení severojadranských přístavů Benátky, Ravenna, Koper a Terst s cílem vystupovat koordinovaně v nabídce služeb směrem do střední a severní Evropy, a přilákat tak pozornost i k této alternativě brány do Evropy. Společnost ČD Cargo zde zastupoval obchodní ředitel Ing. Rodan Šenekl, který navíc propagoval služby terminálu ČD DUSS Lovosice a připravovaného Terminálu Brno. ●

ritory the train travels between the Lichkov and Břeclav border crossing points, benefiting from a recently modernised and electrified line between the Lichkov crossing and Letohrad. The train carries mainly paper products and other Scandinavian goods destined for central and south European markets.

In addition to the scheduled services provided in concert by several rail operators, the problem is being addresses on a pan-European level as well. One such project, designed to help reduce road haulage between northern Europe and the Mediterranean region (specifically between Baltic and Adriatic ports) in favour of the railway is the AB Landbridge and the ensuing SoNorA (South North Axis) initiatives. Their main long-term goal is to ensure sustainable transport and its growth by supporting multimodality and creating viable conditions for non-road backbone transport systems, namely water and most notably railway. The initiative has analysed demand in the areas falling under the attrac-

tion perimeter of five transport corridors between the Baltic and Adriatic seas and has identified potential market opportunities for transport and logistics services with higher added value. The research has provided specific recommendations for infrastructure investment and the elimination of bottlenecks. It has identified basic requirements for proposed legislation designed to achieve the optimal integration of maritime and inland freight transport.

In another initiative, the seaport in Venice organised an introductory European seminar in April 2009 on the establishment of an association of the north Adriatic ports of Venice, Ravenna, Koper and Trieste. The aim of this effort is to coordinate the ports' service offerings for central and northern Europe in order to promote this alternative gateway to Europe. ČD Cargo was represented by commercial director Rodan Šenekl, who also promoted the services of the ČD DUSS terminal in Lovosice and its nascent sister terminal in Brno. ●

ČD Cargo

Jednodušší a efektivnější / Simpler and More Efficient

Jednoduchost je základním kamenem konkurenceschopnosti firmy, říká Ing. Václav Andrýsek, výkonný ředitel a člen představenstva ČD Cargo.
Simplicity is the cornerstone of any company's competitiveness, says Václav Andrýsek, executive director and board member at ČD Cargo.

TEXT / TEXT BY VÁCLAV ŠMERÁK FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

Pane řediteli, uplynul rok práce ve Vaší funkci. Co se Vám povedlo a co ještě musíte zvládnout?

Musím přiznat, že ten uplynulý rok byl více turbulentní, než jsem očekával. Na jedné straně je můj seznam úkolů pořád dlouhý, ve firmě je stále co zlepšovat. Navíc se nás samozřejmě nyní také dotýká úbytek přeprav plynoucí z hospodářské recese. Většina našich zákazníků omezuje výrobu, a tým i nákup surovin a expedici výrobků. Přicházíme tak přirozeně o přepravní objemy bez vlastního zavinění. Osobně jsem přesvědčen, že jakákoli krize obecně motivuje k ještě většímu pracovnímu výkonu. Je to výzva pro celou firmu. Mé hlavní úkoly spadají do dvou kategorií, jedna se týká hledání úspor a zefektivnění procesů uvnitř firmy, druhá se věnuje zákazníkům. A na obou oblastech tvrdě pracujeme.

Dobrý trenér dokáže tým vyburcovat i zdánlivou maličkostí. Na jakých novinkách pracujete a jak se projeví v praxi?
Ve vnitropodnikové oblasti hledáme efektivnější schémata procesů a vztahů mezi obchodem a provozem. Obchodní úsek musí „hýčkat“ zákazníky a hledat nové příležitosti, jak uspokojit jejich potřeby. Zde je již nové uspořádání v praxi. Došlo k rozšíření pravomocí a odpovědnosti vedoucích manažerů jednotlivých komoditních skupin. Cílovým stavem všech změn je, aby každý komoditní manažer byl obchodníkem se vším, co k tomu patří, a ve dne v noci měl přehled o přepravách, které zajišťuje. K tomu bude mít samozřejmě potřebnou podporu informačních technologií.

Obdobně v oblasti provozní dochází k restrukturalizaci působnosti dispečerů řízení provozu. Dosavadní územní princip se mění na komoditní. Dosud měl dispečer na starosti všechny vlaky ve svém obvodu, nově však bude mít „své vlaky“ v kompetenci od odesílatele až po příjemce. Získá na tom zejména zákazník větším přehledem o pohybu svého zboží.

Jak se dá se definovat Vaše role v řízení firmy?
Zodpovídám hlavně za „daily business“, tedy za běžný chod firmy. Předpokládá to denní spolupráci s kolegy z nejrůznějších úseků. Musím být jakýmsi tmelícím prvkem. Společně se snažíme přetvářet některé po mnoho let zaběhané návyky a zvyklosti, které jsou dnes buď překonány a lze je dělat lépe, efektivněji, a nebo od nich úplně odejít. Realizuji změny, které přinesou úspory. To je však dnes samozřejmostí. Na spoustu věcí se také díváme nejprve pohledem zákazníka. Někdy to není právě jednoduché. Je to dáno velikostí firmy, územní členitostí naší sítě apod. Snažíme se zaměřit na přepravní proces, konkrétní zakázku, za kterou vždy musíme vidět náročného uživatele našich služeb.

Jaké nové principy se snažíte vnést do života firmy?
Tempo změn a plnění úkolů diktuje konkurenční prostředí. Nemyslím jen ostatní železniční dopravce, ale hlavně konkurenci silniční. Chceme nabízet zákazníkům minimálně stejný servis, na jaký jsou zvyklí

odjinud. Proto je pro nás nutností, aby každá naše zakázka měla svou jasnou identifikaci, adresnost, tak, jak ji obchodník sjednal a zákazník si přeje přepravit. A pak ji musíme sledovat s akcentem na rychlost přepravy, dodržení načasování přepravy, ale také s poskytováním informací o jejím průběhu. Právě z těchto důvodů nyní pracujeme na inovaci informačního systému, který bude zaměřen na tyto prvky podpory kvality přepravních služeb.

Splňují prováděné změny a celkový marketing firmy požadavek na vnímání společnosti ČD Cargo jako flexibilní firmy s moderním image?
V každém případě se hodně podařilo změnit a pro-zákaznický marketing tomu výrazně napomohl. Na druhou stranu připouštím, že jistá strnulost ještě stále přetrvává. Zbavujeme zákazníka nadbytečné administrativní zátěže, kterou má železniční doprava ve srovnání s kamiony. On je na jednoduchost zvyklý ze silniční dopravy a totéž očekává i od nás. Na druhou stranu jsme svázáni řadou dohod v mezinárodní přepravě. Ale jednoduchost je základním kamenem konkurenceschopnosti firmy. Znamená to zjednodušení smluvních vztahů formou jednoho smluvního dokumentu, zjednodušení tarifů a uspořádání cenových nabídek nebo širší servis prostřednictvím elektronické komunikace, včetně zavádění elektronického nákladního listu. Změny realizujeme průběžně a zákazník se určitě s nimi setká ještě letos při přípravě obchodního roku 2010. ●

You have been in office for one year now. What have you accomplished and what other chores are in store for you?
I have to admit that this past year has been bumpier than I thought. My to-do list is still very long, for there is constant room for improvement in this company. In addition, we have to cope with a slump in transport volumes due to the economic recession. Most of our customers have been curbing production and thus also their purchases of raw materials and shipments of goods. We are losing transport capacities but this is not our fault. I am convinced that any crisis stimulates even better performance. It is a challenge to this company as a whole. My chief tasks fall into two categories, one of which is looking where to save money and streamline corporate procedures, and the other one is geared towards the customer. We have been working hard in both fields.

A good coach rallies his team around what would seem to be a trifle. What novelties are you working on, and how will they show up in practice?
Internally, we are looking for more effective procedures and relationships between business and operations. Our business section must pamper customers and look for new opportunities to satisfy their needs. A new system has been introduced into practice. The powers and responsibilities of the top managers of individual commodity groups have been enlarged. The goal of all this is for every commodity manager to be a trader with all the trimmings, one who really knows all about his shipments, day and night. Of course he will have full IT support available.

In operations, we are working to reshape the work of the traffic controllers. The old territorial principle is being changed into a commodity principle. Until now a controller was responsible for all trains in his area, but now a controller will look after “his trains” all the way from the consignor to the consignee. Customers will thus be better able to track the movement of their goods.

What is your role in the company?
I am chiefly responsible for daily operations, meaning the routine running of the company. This calls for daily interaction with my colleagues from the various departments. I have to be a binding element of sorts. Together, we are working to change old habits and stereotypes that are out of date and can be changed, improved, or scrapped altogether. The change I promote will save money. But that's the norm in today's environment. There are many issues which we try to see through the customer's



eyes. This is often quite difficult. The size of this company and the territorial dispersion of our network are just two factors. We aim to focus on the shipping process as well as the specific order. And we must always be aware of the demanding customer behind it.

What novel principles are you trying to usher into your company?
The competitive environment requires rapid change and delivery. I don't mean only the other rail forwarders but mainly road hauliers. We aim to offer customers at least the same services they are accustomed to from other providers. It is therefore imperative that every order we execute have a clear identification and addressee as indicated by the dealer and the customer. Then we have to track every shipment with a view to speed and timing, and provide information on their progress. This is why we are busy now, upgrading our information system to centre on these particular elements of supporting the quality of our shipping services. ●

Will all this change and your marketing policy help turn ČD Cargo into a flexible company with a modern image?
Well, in any case a lot has changed, thanks largely to our customer-friendly marketing policy. But I must admit that to teach an old dog... We want to rid the customer of the excess paperwork required by rail operators, but not by road hauliers. Customers are used to the simplicity of road transport and want us to be just as flexible. We have to comply with many international transport agreements, but simplicity is the cornerstone of any company's competitiveness. This means simplifying contractual relations into a single contract, simplifying rates and price offers, or expanding services by means of electronic communication, including the introduction of an electronic consignment note. We are implementing changes on an ongoing basis and our customers are sure to notice them already this year in preparing for the 2010 business year. ●

Veletrh TransRussia TransRussia Fair

byl přínosem pro ČD Cargo /
Has Benefited ČD Cargo

**Hledání nových obchodních cest je
recept proti krizi, říká Ing. Rodan
Šenekl, obchodní ředitel a člen
představenstva ČD Cargo.**

**Looking for new trade routes is a
recipe against the crisis, says Rodan
Šenekl, commercial director and
board member at ČD Cargo.**

TEXT / TEXT BY VIKTORIA STEPANYUK FOTO / PHOTO BY MICHAL MÁLEK, ARCHIV / ARCHIVE



***Jaké novinky jste zaznamenal na rus-
kých železnicích?***

Rychle se mění, jsou moderní a bezpečné a odpovídají současným požadavkům. Ale i my máme co nabídnout. Jsou to například typy vozů, které ruská strana nemá. Velkoprostorové, typu Habils, vozy s otevíratelnými stěnami v Rusku vůbec neexistují. Třeba právě o tom jsme na veletrhu diskutovali.

Novinkou na ruských kolejích jsou vozy TransContaineru na přepravu kontejnerů. Jedná se o čtyřnápravové plošinové vozy na přepravu dvou 40stopých kontejnerů. Což nejen v Evropě, ale ani ve světě nemá obdoby. To je specialita Ruska. Další novinkou, která v Evropě nemá konkurenci, jsou osminápravové železniční cisterny.

Můžete srovnat letošní veletrh s loňským? TransRussia má perspektivu, scházíme se starými i novými partnery, zdá se, že dochází k nárůstu firem, i když se projevuje světová krize. Co se týče vztahu s Ruskem, tak na začátku září se uskuteční mise podnikatelů z ČR do oblasti Sverdlovsk a Jekatěrinburg. V Čeljabinsku se uskuteční dopravní veletrh. Ten je hraničním kamenem na Transsibu. Operují zde především firmy

z Japonska, Číny, jiných států Asie. Hledáme tam nové obchodní příležitosti. Je to spíš záležitost obchodních vztahů než logistiky.

***Která jednání a s kterými partnery byla
nejcennější?*** Určitě dohoda s PKP Cargo, s Běloruskou železnicí, se Slovenskem.

Určitým překvapením byla společnost FESCO se svým širokým záběrem. Jedná se o velký holding, který v sobě sdružuje 6 různých spedičních společností, včetně železniční, letecké a lodní přepravy. Mají v současnosti největší záběr v Rusku, 16 000 vagonů, 10 000 lidí, 7 lodí, obrovské množství kontejnerů, které jsou vhodné pro kontinentální přepravy, což málokterý rejdař poskytuje. Vedle TransContaineru a Ruské Troyky patří v Rusku ke špičce. FESCO kooperuje s Ruskou Troykou, která je propojena na HUPAC ze Švýcarska, což je sdružení operátorů kombinované dopravy. Jsou schopni nabízet servis od západu až po Vladivostok. Vše jsou to velice cenné kontakty, které z moskevského veletrhu TransRussia přivážíme do Prahy.

Z obchodní návštěvy veletrhu TransRussia jste pokračoval na zasedání CERu ve Vídni. Co bylo zde předmětem jednání?

What novelties have you noticed in Russia's railways?

They change quickly, are modern and safe and meet contemporary expectations. Yet there are things they don't have but we do, such as some types of carriages. Enclosed large-capacity Habils carriages with openable sides do not exist in Russia at all – and we can offer them. That is one of the things we discussed at the Moscow fair.

A novelty on Russia's tracks are new carriages used by TransContainer. These include four-axle flatcars for the transport of 42" containers and two-axle flatcars for 80" containers, which do not exist elsewhere in Europe nor the rest of the world. They are a Russian specialty. Another novelty unseen elsewhere in the world are their eight-axle tankers.

Can you compare this year's fair with last year's?

TransRussia has prospects. We meet old and new partners and it seems the number of participating firms has been growing despite the global crisis. As far as relations with Russia go, a group of Czech entrepreneurs will in September travel to Sverdlovsk Oblast and its capital Yekaterinburg. A transport exhibition will be held in Chelyabinsk. The event is

Jednalo se o pravidelné čtvrtletní zasedání manažerů nákladních společností, kde se hodnotí, co se zdařilo zrealizovat za poslední čtvrtletí v jednotlivých programech. Jsou to oblasti jako investice do železničních nákladních koridorů, tj. zvýšení propustnosti, prodloužení délky kolejí na jednotlivých nádražích na koridorech, dále budování intermodálních terminálů a logistických center, zvyšování nápravových tlaků, zvyšování rychlosti. Neméně důležité je budování samostatných nákladních koridorů, čili tratí určených pro nákladní dopravu, což zatím v ČR a ve střední Evropě není sice aktuální, ale konflikty ve využití dopravní cesty osobní a nákladní dopravou signalizují potřebu oddělit nákladní koridory od osobních.

Další agendou jsou v určitých místech projekty X-rail, tj. obnova přeprav jednotlivých zásilek po evropské železniční síti, další problematikou je rozvoj intermodálních přeprav a stupeň převedení přeprav ze silnice na železnici. Úpravy koridorů pro intermodální přepravy, čili pro kontejnerové přepravy a pro přepravy silničních návěsů, především z pohledu průjezdných průřezů, protože ČR má řadu omezení pro lehčí uskutečnění těchto přeprav. Dalšími tématy jsou elektronický nákladní list, celní dokumenty atd.

a landmark for the Transsib, with most participating companies coming from Japan, China and other Asian countries. We go there to look for new business opportunities. It's more about business relations than logistics.

Which talks with partners at TransRussia were most fruitful?

Certainly agreements with PKP Cargo, with Belarusian Railway, with Slovakia. A highlight was FESCO, a large freighting group running six forwarding companies active in rail, air and sea transport. With 16,000 carriages, 10,000 staff, seven ships and a huge number of containers suitable for ground transport – something few shippers can offer – FESCO offers the broadest scope of freighting services in Russia and, along with TransContainer and Russkaya Troyka, belongs to the country's top hauliers. FESCO works together with Troyka, which in turn has links with HUPAC, a Swiss association of intermodal transport operators. These companies can offer shipping services from western Europe all the way to Vladivostok. We have brought these very valuable contacts with us from Moscow back to Prague.

After your visit to TransRussia you travelled to a CER meeting in Vienna. What

was on the agenda there?

This was a regular quarterly meeting of top managers from rail freight companies that evaluates the implementation of individual programmes over the past quarter. These include investments in rail freight corridors to expand track capacity, extend the length of sidings at individual terminals, build intermodal terminals and logistics centres and increase per-axle load and travel speed. Another issue is building designated rail freight corridors, i.e. tracks reserved for freight trains; these plans are not yet materialising in the Czech Republic and central Europe, although conflicts over the use of track between passenger and freight transport suggest a need to separate freight corridors from passenger lines.

Other pieces of CER's agenda included X-Rail projects to revive transport of individual shipments via the European rail network; the development of intermodal transport and the transfer of freight from road to rail; adaptation of corridors for intermodal transport, that is for trains carrying containers or semi-trailers, especially in terms of the passage profile (the Czech Republic has a number of restrictions in this sphere); and finally the introduction of electronic consignment notes, electronic customs declarations and much more.



TransContainer

www.trcont.ru
TransContainer je dceřinou společností RŽD, a.s. Ve své struktuře má velký vozový park, 47 kontejnerových terminálů po celém Rusku. Kolem 120 obchodních center, cca 60 tis. kontejnerů. Aktivně směřuje k integraci do evropských dopravních sítí. Má pobočky v Německu, zajišťuje přepravy z Evropy do Ruské federace. V tomto roce má vzniknout zastoupení na Slovensku – TransContainer Slovensko. S Rakouskem chystá plný komplexní servis na cestě z Evropy do Ruské federace. Spolupracuje také s firmou DB Schenker – přeprava autodílů do výroby v Kaluze. Zajišťuje veškeré služby na území Ruska, od Brestu až po Kalugu, a DB Schenker je náš partner na evropském území.

TransContainer

www.trcont.ru
A subsidiary of Russian Railways, TransContainer boasts extensive rolling stock, 47 container terminals across Russia, some 120 sales points and about 60,000 containers. The firm is actively seeking integration in European transport network; it has branches in Germany and secures shipments from Europe to Russia. A branch in Slovakia is to open this year and TransContainer is in talks with Austria to provide a comprehensive service linking Europe and Russia. It works with the company Schenker to haul Škoda car parts to an assembly plant in Kaluga, with TransContainer running the whole stretch from Brest in Belarus to Kaluga in Russia, while DB Schenker is the partner on European territory.



Alevtina Kirillova – SpetsContainer

www.spezcont.ru
Spetscontainer úzce spolupracuje s ČD Cargo, konkrétně s ČSKD Intrans. Hlavním působením společnosti je organizace kontejnerových přeprav z České republiky do Ruska, do států SNS, do Uzbekistánu, Kazachstánu. Nabízí dobré podmínky, tarify, logistiku. S ČR spolupracuje více než 10 let. Má pozitivní zkušenosti, proto zvětšuje objemy přeprav. Využívá vazeb na ČSKD Intrans, který zajišťuje pronájem kontejnerů a logistiku na českém území, ale také na území Slovenska a Rakouska, jiných státech Evropy. Tyto kontejnery pak pokračují tranzitem přes Ukrajinu či Bělorusko do Ruska nebo dále do Asie. Jedná se zejména o automobilové díly pro Škodu-Volkswagen. Z Ruska do Čech suroviny, metalurgie, chemický průmysl, zařízení. Převravní toky jdou také z Ruska zpětně do zmíněných států a do států Balkánu. Společnost se jmenuje SpetzContainer kvůli přepravě speciálního nebezpečného nákladu.

Alevtina Kirillova – SpetsContainer

www.spezcont.ru
SpetsContainer works closely with ČD Cargo and with ČSKD Intrans to organise container services from the Czech Republic to Russia and other CIS countries, namely Uzbekistan and Kazakhstan. The company offers good conditions, favourable rates and logistics services. It has worked successfully with the Czech Republic for more than 10 years now and has been increasing transport volumes. SpetsContainer relies on links with ČSKD Intrans, a Czech firm providing container rental and logistics services on the territory of the Czech Republic, Slovakia, Austria and other European states. These containers then cross Ukraine or Belarus and are destined for Russia or Asia. The commodities hauled to Russia include mainly Škoda and Volkswagen car parts, while Russia ships raw materials, metallurgical and chemical products and machinery back to the Czech Republic and the other aforementioned states, as well as to the Balkans. The firm is called SpetsContainer because it specialises in the transport of special or dangerous cargo.



Alexej Nikolajevič Grom
místopředseda představenstva
železniční divize FESCO /
Alexey Nikolaevich Grom
vice-president for rail division and
board member at FESCO

Jaké jsou výsledky jednání s ČD Cargo v rámci tohoto veletrhu, jak vypadá vaše spolupráce do budoucna?

Dříve jsme s ČD Cargo nespolupracovali, protože společnost Russkaya Troyka a Transgarant, hlavní společnosti skupiny FESCO zodpovědné za železniční přepravu, se orientovaly hlavně na ruského výrobce a ruský průmysl. Ale před 2 lety se naše strategie změnila. My sami vyhledáváme zahraniční partnery a také jsme pochopili, že i zahraniční společnosti hledají místního partnera, který by zastupoval jejich zájmy v Rusku. Tak začala naše spolupráce s Nurminen Logistics, jedním z největších finských spediterů. Objemy vzájemných přeprav se teď zvyšují. Nyní spolupracujeme s německými a rakouskými partnery. Vedení ČD Cargo jsme navrhli, že u nás rádi uvítáme české specialisty na stážích a že budeme rádi, když i v Čechách přijmou naše kolegy, ať máme možnost pochopit jeden druhého, z čehož může vyplynout řada synergických projektů.

What has issued from your talks with ČD Cargo at TransRussia and what are the prospects for your future cooperation?

We did not work with ČD Cargo before because Russkaya Troyka and Transgarant, the two main companies within the FESCO group responsible for rail transport, oriented themselves mainly toward Russian industrial producers. But two years ago our strategy changed. We are now actively looking for partners abroad and understand that foreign companies need a partner here to represent their interest in Russia. That's why we started working with Nurminen Logistics, one of the largest Finnish forwarders, and the volumes of our transport exchange are increasing. We are also working with German and Austrian partners. We have told ČD Cargo that we would like Czech specialists to get work experience at our company and to send our colleagues to the Czech Republic, so we can get a chance to understand each other, which may result in a number of synergic projects.



FESCO

www.fesco.ru
Jedná se o jednu z největších soukromých společností, přinášející zákazníkům široké spektrum logistických řešení, sjednává možnosti vlastní námořní, železniční a automobilové přepravy. Zajišťuje intermodální přepravy z Jiho-východní Asie do Ruska, států SNS přes přístavy Dálného východu, Evropy a Pobaltí. Železniční přepravy z Číny do Ruska, do států SNS přes pohraniční přechody Zabaikalsk, Dostyk a Nashki. Grom Alexei Nikolaevich – místopředseda představenstva FESCO, železniční divize, ředitel Transgarant, a.s. (člen skupiny FESCO). Je zodpovědný za veškeré železniční přepravy ve společnosti FESCO, roční objem přeprav dosahuje 30 mil. tun.

FESCO

www.fesco.ru
One of the largest private companies, FESCO delivers a broad spectrum of logistics solutions by integrating the possibilities of sea, rail and road transport. It runs intermodal shipping from Southeast Asia to Russia and other CIS states via the seaports of the Far East, Europe and the Baltic region, and operates rail services from China to Russia and other CIS states via border crossings Zabaykalsk, Dostyk and Nashki. Alexey Nikolaevich Grom, vice-president for rail division and board member at FESCO and director general for Transgarant (part of FESCO group), is responsible for all rail transport within FESCO, totalling 30 million tonnes per year.

ČD Cargo / ČD Cargo

Nová vizuální identita / New Visual Identity

Grafický symbol značky vyjadřuje sílu a stabilitu společnosti. Marketingové akce upevňují její známost v povědomí obchodních partnerů.
A brand's logo conveys the strength and stability of the company. A marketing event then reinforces the brand's familiarity among business partners.

TEXT / TEXT BY ZDENĚK VĚTROVEC, ŠÁRKA BÉROVÁ FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

České dráhy, a. s., největší český železniční dopravce vlastněný státem, který patří mezi 5 největších železničních dopravců členských zemí v rámci Evropské unie, prochází od roku 2005 důslednou transformací a restrukturalizací. V prosinci roku 2007 došlo k vyčlenění nákladní železniční dopravy a vzniku nové obchodní akciové společnosti ČD Cargo. Vyplynulo to z nového legislativního a technologického vývoje na trhu nákladní železniční dopravy v Evropské unii a jejím okolí.

Vznikla tak potřeba nové značky a nové vizuální identity společnosti. V polovině roku 2006 bylo vyhlášeno výběrové řízení. Vítězem se stalo grafické studio Najbrt. Zároveň bylo vytvořeno firemní písmo ČD Fedra v dílně Petra Bosáka. Vznikly tak čtyři nové prvky: značka-logo, firemní písmo, firemní barvy a doplňkové vizuální prvky.

Jaká je filozofie vizuálního stylu?
Michal Najbrt, Studio Najbrt: Plně podporuje komunikaci klíčových hodnot společnosti. Grafický symbol a silné tahy ve značce vyjadřují sílu a stabilitu společnosti. Tmavě modrá barva zase zkušenost a tradici. Světle modrá symbolizuje dynamičnost a moderní společnost. Profesionálita a kvalita je navozena vzdušností a čistotou vizuálního stylu.

Jak byl zaváděn nový vizuální styl, rebranding, do praxe?
Zdeněk Větrovec, marketing ČD Cargo: jednotný vizuální styl se v posledních letech stal jedním z nejdůležitějších komunikačních nástrojů společnosti ve vztahu k veřejnosti a plně podporuje její image. Zvyšuje povědomí široké veřejnosti o existenci spo-



lečnosti a v neposlední řadě posiluje dojem o její stabilitě, solidnosti a důvěryhodnosti.

Jak budou vypadat další kroky proměny ČD Cargo?
Plynule přecházíme do druhé etapy, kde jsou hlavními prioritami i nadále aplikace nového vizuálního stylu na kolejová vozidla, finalizace zavedení nového vnějšího a vnitřního informačního systému v rámci celé společnosti ČD Cargo a neustálý dohled nad dodržováním nastavených pravidel nové Corporate Identity ve společnosti.

A jaké další marketingové projekty firma připravuje?
ČD Cargo má od svého založení propracovanou „Marketingovou a PR strategii na období 2008–2012“. Hlavním cílem této strategie je,

Czech Railways, the largest state-run rail operator in the Czech Republic and one of the five largest in the European Union, has since 2005 been undergoing a thorough transformation and restructuring. In December 2007, rail freight transport was separated off into a newly founded subsidiary, the joint-stock company ČD Cargo. The move was the result of new legislative and technological developments on the rail freight market in the EU and beyond. The separation created the need for a new brand and a new visual corporate identity. The winner of a graphic design competition called in mid-2006 was Studio Najbrt, while Petr Bosák's studio designed the designated corporate typeface ČD Fedra. The new company thus acquired four new visual elements: logo, corporate typeface, corporate colours and supplementary visual features.

What is the philosophy of ČD Cargo's visual style?
Michal Najbrt, Studio Najbrt: It fully supports the communication of the company's key values. The logo and the firm lines of the logotype convey its strength and stability. The dark-blue implies experience and tradition, while the light-blue symbolises dynamism and modernity. The airiness and purity of the visual style suggests professionalism and quality.

How was the new visual style introduced into practice?
Zdeněk Větrovec, ČD Cargo marketing: A unified visual style has in recent years become one of a company's most important tools for communication with the public. It fully supports its image, increases aware-

aby se naše společnost co nejrychleji dostala do podvědomí vybraných cílových skupin a vybudovala si statut silné organizace na trhu nejen v ČR, ale i v celé Evropě. K tomu používá ČD Cargo celou řadu marketingových nástrojů, které můžeme souhrnně nazvat komunikačním mixem. Do komunikačního mixu řadíme Public Relations, reklamu, podporu prodeje, direct marketing, sponzorring, účast na veletrzích a konferencích, komunikaci se zaměstnanci apod. V rámci marketingových aktivit bych rád vyzdvihl, že ČD Cargo je největším tuzemským železničním nákladním přepravcem, a jako takový si je vědom i své společenské odpovědnosti. To se projevuje zejména v oblasti ochrany životního prostředí, kde se snaží o co nejšetrnější působení na životní prostředí v rámci svého předmětu podnikání. Kromě toho se ČD Cargo účastní řady projektů s osvětovým a charitativním zaměřením. K nejvýznamnějším můžeme zařadit projekt Preventivní vlak (společně s ČD), podpora Českého paralympijského týmu na paralympiádě v Pekingu, podporu projektu v boji s rakovinou (Nadace pro výzkum rakoviny), projekt pomoci lidem trpícím kožními nemocemi (DeBRA ČR), podporu projektu Běh naděje proti rakovině, podporu turnaje stolního tenisu vozíčkářů Olpa cup, podporu dětského táboru v Čekyni, podporu tenisového turnaje čtyřher Turnaj strýčka Jedličky, jehož výnos jde na podporu Jedličkova ústavu. Kromě toho se ČD Cargo podílelo velkou měrou na podpoře významných historických výročí vybraných železničních tratí v ČR (např. 150 let Ústecko-teplické dráhy). V aktivitách tohoto charakteru chce ČD Cargo pokračovat i v tomto roce.

Která z akcí z poslední doby ve Vás zanechala nejsilnější dojem?
Myslím, že celková proměna ČD Cargo, a.s., v samostatnou společnost je velký počín. Zejména v okamžiku silící hospodářské krize je o to víc nutné promýšlet marketingovou strategii společnosti.
Ale k silným zážitkům poslední doby patřilo setkání s paralympioniky při předávání cen nejlepším handicapovaným sportovcům roku 2008, zvláště pak s cyklistou Jiřím Ježkem, ačkoliv obsadil až druhé místo – první byla plavkyně Běla Hlaváčková, čtyřnásobná medailistka z paralympiády v Pekingu. Stejně jako ona získal v Číně 4 medaile, ale vyzářovala z něj obrovská touha dělat věci bez ohledu na námahu nebo odřikání. A takových lidí je třeba si vážit a podporovat je. A právě při takových příležitostech má ČD Cargo v úmyslu se profilovat. Společnost má totiž vlastní zkušenost s tím, co znamená dostat se v nějakém oboru na vrchol. ●



ness among the general public of the company's existence and, last but not least, strengthens the impression of stability, reliability and credibility.

What are the next steps in ČD Cargo's repositioning?
We are gradually moving towards the second stage, in which the main priorities will be to keep applying the new visual style to our rolling stock, to finalise the introduction of a new external and internal information system at ČD Cargo, and to oversee the observance of the firm's new corporate identity rules.

What other marketing projects are in the pipeline?
Ever since its establishment, ČD Cargo has had an elaborate Marketing and PR Strategy for 2008–2012. The main goal of the strategy is to make selected target groups aware of our company as fast as possible and to build up the reputation of a strong organisation in the Czech Republic and throughout Europe. To achieve these goals, ČD Cargo employs a range of marketing tools that could be called our communication mix. This mix includes public relations, advertising, sales support, direct marketing, sponsorship, presence at trade fairs and conferences, internal communication etc.
Speaking of our marketing activities, I would like to point out that ČD Cargo is the largest domestic rail freight carrier and as such is aware of its social responsibility. This shows mainly in the sphere of environmental protection, namely in the company's efforts to minimise the impact of its business activities on the environment. In addition, ČD Cargo participates in a number of educa-

tional and charity projects, including above all Prevention Trains (together with Czech Railways), and our support of the Czech Paralympic Team at the Beijing Olympics, of cancer research foundation Nadace pro výzkum rakoviny, of a DeBRA ČR project helping people with skin diseases, of the Hope Run event promoting cancer awareness, of the Olpa Cup table-tennis tournament for players on wheelchairs, of a children's summer camp in Čekyň, and of a doubles tennis tournament called Turnaj strýčka Jedličky, whose revenue will go to the Jedličkův ústav home for disabled children. In addition to that, ČD Cargo has provided considerable support to major anniversaries of selected Czech railway lines (e.g. the recent 150 year anniversary of the Ústí – Teplice railway). ČD Cargo wants to continue such activities also this year.

What recent event has made the strongest impression on you?
I think the overall metamorphosis of ČD Cargo into a separate company has been a major accomplishment, especially at a time of deepening economic crisis when it is all the more necessary to have a well-conceived marketing strategy. The most impressive of the recent events was a meeting with paralympic athletes during an award ceremony for the best handicapped athletes in 2008, especially with the cyclist Jiří Ježek, although he only ranked second after swimmer Běla Hlaváčková, winner of four golds at the Beijing Paralympics. Ježek too won four medals in China, but he also radiated an immense desire to do things regardless of the hard work and discipline it requires. Such people must be appreciated and supported. It is precisely such occasions at which ČD Cargo wants to shape its image. ●

Na kole proti osudu / Cycling against Fate

Mezi „zdravými“ profesionály jsem si dokázal, že to prostě jde, říká paralympijský vítěz v cyklistice Jiří Ježek.

By racing with “healthy” professionals, I’ve simply proven that it can be done, says paralympic cycling champion Jiří Ježek.

TEXT / TEXT BY VRATISLAV KADERÁBEK FOTO / PHOTO BY JAN ZAVŘEL, ARCHIV / ARCHIVE

Vraťme se k osudovému okamžiku, jakým musí být pro každého člověka těžká havárie a následné vážné zdravotní postižení. Vás to potkalo jako mladého kluka. Vzpomenete si, kdo Vám v prvních chvílích nejvíce pomohl?

Rodiče, být to pro ně muselo být hodně těžké, dělali, jako by se nic vážného nestalo. Já to tak cítil o první chvíli, od probuzení po operaci, protože jedenáctiletý kluk tohle příliš neřeší. Chtěl jsem se rychle uzdravit tak, abych se mohl co nejdříve vrátit mezi spolužáky a kamarády. Rodiče to včas pochopili a tu hru, že je všechno v pohodě, hráli se mnou.

Co Vás nejvíce posilovalo v dalších měsících a letech po havárii?

Stejně nebo podobně jako rodiče se později ke mně chovali i ve škole a vlastně všude, kam jsem se po úrazu vracel. To mi cestu zpátky velice usnadnilo. Měl jsem prostě štěstí na lidi kolem sebe. A možná jsem tomu i trošku pomohl sám – tím, že jsem opravdu chtěl hrozně rychle zpátky a snažil se dělat všechno tak, jako bych tu nohu měl... Jednoduše jsem chtěl být ve všem nejlepší.

Čím je pro Vás cyklistika ?

Cyklistiku jsem obdivoval už jako malý kluk. Před úrazem jsem hrál fotbal, dělal gymnastiku a na kole jsem jezdil jen pro radost. Tehdy jsem o sportu handicapovaných nic nevěděl, ostatně stejně jako skoro celá společnost. Na kole jsem ovšem – tehdy možná trochu paradoxně – jezdil. Byla to má první aktivita, když jsem přišel z nemocnice. Ještě jsem neuměl pořádně chodit, ale na kole jsem bez

Let’s go back to that fateful moment: a terrible accident followed by a serious disability. It happened when you were a boy. Do you remember who helped you the most in the first moments?

My parents. Although it must have been very hard for them, they acted as if nothing serious had happened. I felt like that from the first moment I woke up after the operation, because an 11-year-old boy doesn’t try too hard to solve such things. I wanted to get healthy fast, so I could get back to my friends and classmates as soon as possible. My parents understood this in time, and they played my everything-is-fine game.

What gave you the most strength in the following months and years?

The fact that in school and actually everywhere I went after the injury, people acted the same way as my family did. That really helped my way back. I was just lucky with people around me. And maybe I helped a little myself – because I really wanted to get back quickly and tried to do everything as if I had that leg. I simply wanted to be the best at everything.

What does cycling mean to you?

Even as a little boy, I admired cycling. Before the accident, I played football, did gymnastics and only rode a bike for fun. At the time, I didn’t know anything about handicapped sports, just like nearly all of society. Maybe a bit paradoxically, I resumed cycling after the injury – it was the first sport I did after coming back from the hospital. I still

couldn’t walk properly, but I handled outings with my family and friends with no problem. My bike kind of replaced my leg.

You said that rather fittingly...

I got into racing only when I was 20. There was already a functioning paralympic team, and by pure accident I met Josef Lachmann, the best racer at the time, who definitively got me into cycling. Within a month of hearing his stories, I was lined up at the start of my first race. And I’ve been riding ever since.

On a bike, what do you experience inwardly, for yourself alone?

Cycling has given me an awful lot. At least as much as I’ve had to put into it over the years. I’ve seen the whole world and met a lot of interesting people, starting with presidents of various countries, from important and successful businesspeople to global stars of sports and culture. And mainly thanks to the bike, I got to meet my terrific and beautiful wife.

How do your feelings differ depending on whether you are training, cycling recreationally, or racing in the middle of a peloton?

Things are not always rosy. Cycling frequently really hurts. The hard work in training is relentless and you can’t cheat on it. But at the same time, cycling is very fair – the work you do during training usually pays off in a race. The reward then is that beautiful and indescribable moment of victory.

problémů zvládl procházku s rodiči i s kamarády. Kolo mi trochu nahrazovalo nohu.

To jste řekl dost výstižně...

K závodění jsem se dostal až ve dvaceti letech. To už tady byl fungující paralympijský tým a já se čirou náhodou setkal s jeho tehdejším nejlepším závodníkem Josefem Lachmanem, který mě pro cyklistiku získal definitivně. Po jeho vyprávění jsem se do měsíce postavil na start svého prvního závodu. Od té chvíle „jedu“.

Co na kole prožíváte jaksi niterně, sám pro sebe?

Cyklistika mi dala strašně moc. Minimálně tolik, co jsem do ní musel za ta léta vložit. Viděl jsem celý svět, poznal spoustu zajímavých lidí, prezidenty různých zemí počínaje. Přes významné a úspěšné osobnosti byznysu až po světové hvězdy sportovního a uměleckého nebe. A hlavně, díky kolu jsem poznal i svou skvělou a krásnou ženu.

Když trénujete, když si „jen tak“ vyjede-te anebo když bojujete v pelotonu v ostrém závodě – ty pocity se přece musí různit... Jak?

Ne vždy je všechno růžové. Cyklistika často opravdu hodně bolí. Tréninková dřina je neúprosná a nedá se ošidit. Cyklistika je ale zároveň vysoce spravedlivá – co si odpracujete v přípravě, vrátí se vám většinou v závodě. Odměnou je potom ten krásný a nepopsatelný moment vítězství.

Který z velkých závodů Vám zcela určitě nikdy nevymizí z paměti a proč zrovna ten?

Pro mne je důležitý každý závod. Zlomovým momentem mé kariéry byla dvě vítězství na paralympijských hrách v Sydney 2000. Jako neznámý závodník jsem tam překvapil všechny soupeře a rázně vkročil mezi světovou elitu ve své kategorii. Ovšem neustále obhajovat své pozice je náročné nejen fyzicky, ale hlavně psychicky. Přesto se mi podařilo přivést zlaté medaile z Athén 2004 a v loňském roce i z Pekingu. Na to jsem opravdu hrdý.

Dokážete se ale měřit i s cyklisty bez handicapu, a to je zase o stupeň výš.

Starty v profesionálním pelotonu „zdravých“ jsou pro mě možná ještě důležitější. V posledních letech tvoří závody se „zdravými“ zhruba devadesát procent veškerých mých startů. S handicapovanými závodím prakticky jen na hlavních akcích roku, jako jsou mistrovství světa či paralympijské hry. Zbytek závodů absolvuji se špičkovými profesionály na celém světě. To mě naplňuje nejvíc. Je to skvělá reklama nejen pro mě, ale i pro celý sport handicapovaných. Samozřejmě, že nevyhrávám.



Jiří Ježek

(*16.10.1974 v Praze)

Stav: ženatý, manželka Soňa

Handicap: amputovaná pravá noha pod kolenem (autonehoda 1985)

Cyklistický reprezentant ČR od roku 1998

Profesionál od roku 2004

Trenér: Viktor Zapletal

Manažerka: Soňa Ježková

Úspěchy:

Paralympijský vítěz Sydney 2000 (stíhací závod 4 km, 1 km ps)

Paralympijský vítěz Athény 2004 (silniční závod+časovka)

Mistr světa Aigle 2006 (časovka)

Mistr světa Bordeaux 2007 (silniční závod)

Paralympijský vítěz Peking 2008 (stíhací závod 4 km, časovka)

Zájmy a záliby: film, hudba, literatura, golf, ekonomika

Jiří Ježek

(born 16 October 1974 in Prague)

Marital status: Married, wife Soňa

Handicap: amputated right leg below the knee (car accident, 1985)

Czech cycling international since 1998

Professional since 2004

Coach: Viktor Zapletal

Manager: Soňa Ježková

Achievement:

Paralympic winner, Sydney 2000 (4 km pursuit, 1 km)

Paralympic winner, Athens 2004 (road race + time trial)

World champion, Aigle 2006 (time trial)

World champion, Bordeaux 2007 (road race)

Paralympic winner, Beijing 2008 (4 km road race, time trial)

Interests and hobbies: film, music, literature, golf, economics

Which big race will never fade from your memory and why?

Every race is important for me. The breakthrough of my career were the two victories at the 2000 Sydney Paralympic Games. As an unknown racer, I surprised all competitors and broke through among the world elites in my category. Of course, having to constantly defend your position is demanding not only physically but mainly psychologically. Despite this, I managed to bring gold home from Athens in 2004 and last year from Beijing. I'm very proud of that.

You've even managed to hold your own against cyclists without handicaps, and that's a level higher.

Participation in a professional race of "healthy" athletes is maybe the most important for me. In recent years, such races make up roughly 90 percent of all my events. I practically race with the handicapped only in the main events of the year, such as the world championships or the Paralympic Games. I do the rest with leading professionals all over the world. That fulfils me the most. It's excellent advertising not only for me, but also for all of handicapped sport. Of course I don't win. My handicap is too big for that. But the simple fact that I can compete in a difficult race side by side with a stage winner of the Tour de France or a professional world champion gives me great self-confidence. For me it's the peak of sporting effort, an absolute refutation of the handicap. I can spread the positive news that "it simply can be done" even better.

Sure. That makes sense.

Of course, if what I do and how I do it helps someone as an example in a difficult life situation, my activities still make sense. For the same reason I wrote an autobiography entitled Frajer (Hot Shot) and for the same reason I'm involved in several volunteer projects. A lot of people have helped me in my life, and now I'm trying to give at least a little of that back.

Sooner or later, every sportsman has to say farewell to his career. What are your plans for afterwards? Will you remain in sports as an official or a coach?

So far I can't even guess what I'm going to do when I decide someday to end my racing career. Nevertheless, I'm not worried. I'll find something to do. I can go back to my original profession and be a specialist producing prostheses, or I can find something to do in the sporting world. But today I know for sure that I'll want to do my work just like I ride a bike, that is the best way I can.



Na to je můj handicap příliš velký. Ale samotný fakt, že dokážu absolvovat náročný závod po boku vítězů etap na Tour de France či profesionálních mistrů světa, mi dává obrovské sebevědomí. Je to pro mě vrchol sportovního snažení, absolutní popření handicapu. Můžu ještě líp šířit mezi lidmi svou pozitivní zprávu, „že to prostě jde“!

Jistě. Tohle má smysl.

No samozřejmě. Pokud to, co dělám a jak to dělám, někomu pomůže jako příklad v těžké životní situaci, mají moje aktivity pořád smysl. Ze stejného důvodu jsem loni napsal svou autobiografickou knihu „Frajer“, ze stejného důvodu se angažuji v několika dobročinných projektech. V životě mi spousta lidí pomohla, nyní se to snažím aspoň trochu vrátit.

Loučení s kariérou čeká dříve či později každého sportovce. Co plánujete potom? Zůstanete u sportu jako funkcionář nebo trenér?

Zatím nedokážu ani odhadnout, co budu dělat, až se jednou rozhodnu ukončit závodní kariéru. Nicméně se nebojím, že si nenajdu uplatnění. Můžu se vrátit ke své původní profesi a být opět specialistou na výrobu

protéz nebo si najdu uplatnění někde ve sportovním světě... Už dnes ale vím jistě, že budu chtít dělat svou práci tak, jak jezdím na kole. Tedy nejlíp, jak to jde.

Pojďme od cyklistiky k rodině. Jak vůbec žijete, když nezávodíte nebo se zrovna na závod nepřipravujete?

Moje manželka je zároveň mou manažerkou. Je to obrovské štěstí, protože si neumím představit být celý rok na závodech a soustředěních a vidět se třeba jen měsíc v roce. K veškeré práci, kterou dělám pro mě, si ještě udržela svou kapelu. Soňa je totiž zpěvačka. Musí to být obrovsky náročné zvládat obojí – svět cyklistiky i koncerty a nahrávání. Já ji za to obdivuju a jsem jí nesmírně vděčný. Máme nádherný vztah, díky kterému jsme oba v životě šťastní.

Co plánujete do budoucna? A máte vůbec nějaká nesplněná přání?

Mám plány, cíle i sny. Snem je start na Tour de France, i když vím, že je neuskutečnitelný. Cílem je udržet se ve světové špičce až do Paralympijských her v Londýně 2012. A jak toho dosáhnout? Dělat všechno jako dosud – snažit se být nejlepším!



Let's move from cycling to your family. What is your life really like when you're not racing or training?

My wife is also my manager. That's a very fortunate thing, because I couldn't imagine being in races and training camps year-round and seeing my partner only, say, one month out of the year. Even with all the work she does for me, she can still perform with her band – Soňa is a singer. It must be hugely difficult to manage both – the world of cycling as well as concerts and recordings. I admire her for that and I'm immensely grateful. We have a beautiful relationship, and thanks to that we're both happy in our lives.

What are you planning for the future? Do you have any unfulfilled wishes?

I have plans, goals and dreams. My dream is to race in the Tour de France, even if I know that's unfeasible. The goal is to stay among the best in the world until the London Olympics in 2012. And how will I achieve that? I'll keep doing the same thing – trying to be the best!

Člověk by měl stát nohama na zemi / One Should Put Both Feet on the Ground

Ing. Pavel Špráchal, ředitel odboru intermodální přepravy a logistických služeb
Pavel Špráchal, director for intermodal transport and logistics

TEXT / TEXT BY OLGA BRETTOVÁ FOTO / PHOTO BY ARCHIV AUTORKY / AUTHOR'S, ARCHIVE

V rozlehlých prostorách překladiště nabitého obřími kontejnery se ing. Pavel Špráchal pohybuje s jistotou a přehledem, jako elitní detektiv v americkém filmu. A je vidět, že ho práce baví.

Před dvěma lety jste řekl, že České dráhy mají z minulosti ve společnosti zakořeněný punc přebujelé administrativy, složitých organizačních vazeb, řadu speciálních benefitů pro zaměstnance a ve srovnání se silničními dopravci jen málo zřetelnou snahu plnit přání a požadavky těch nejnáročnějších zákazníků. Jak to vidíte dnes?
Tady je obrovská změna. Hlavně proto, že vzniklo ČD Cargo, které je zaměřené pouze na nákladní dopravu. Organizační struktura je úplně o něčem jiném, než před lety, je naprosto průhledná. ČD Cargo je postavená jako klasická standardní společnost s typickými základními atributy. A hlavně, je zaměřená jen na nákladní dopravu, s jedním z hlavních cílů rozvoj intermodální přepravy. Právě v této oblasti jsme udělali velký posun. Když to řeknu jednoduše, tak intermodální, chcete-li kombinovaná doprava je jediná cesta jak spolupracovat se silniční dopravou a to obrovské množství kamionů přesunout alespoň z části na železnici. A jestli si někdo myslí, že to změni tvrdou direktivou, tak se mýlí, v našich zemích to možné není. Předvolební politické stimuly některých politiků byly až směšné. Samozřejmě, že je to i moje přání, dělám na tom pomalu každý den, ale vím, jaká je realita. Rozhodnout direktivně od politického stolu je nesmysl. Člověk musí stát nohama na zemi.

In the vast spaces of a tranship hub packed with giant containers, Pavel Špráchal moves with the ease and authority of an elite detective from an American film. And he clearly enjoys his work.

You said two years ago that Czech Railways had inherited from the past too much red tape, a complex organisational structure, too many special employee benefits and, compared with road hauliers, a rather nonchalant approach to pleasing the discerning customer. Has there been any change?
It is an enormous change, largely because of the establishment of ČD Cargo, a company specialising in freight transport. The organisational structure has completely changed over the years and is now totally transparent. ČD Cargo was conceived as a standard company with typical core attributes. It focuses solely on freight transport, which involves strong ties to road transport. In this sense our cooperation with truckers has markedly improved. Briefly stated, intermodal, or if you will, combined transport is the only way to interact with road hauliers and transfer at least some of the trucking to rail. Anyone who thinks such change will come on command is wrong; it wouldn't work in this country. Some of the pre-election political efforts were almost ridiculous. Of course I'd like to see that changed, I'm working on it day and night, but I recognise reality. Issuing orders from behind a political podium makes no sense. One should put both feet on the ground.

Well, it can be done...
I know it works in Austria and Switzerland, where they said no trucks, period. But that's really quite exceptional. Their environmental awareness has been honed for generations.

What does it take to move freight from lorries to trains?
The present and the future lie in a combination of road and rail, with special containers compatible with lorries as well as carriages. Some of the new smart trailers you can see on the motorway are almost indistinguishable from the classical juggernauts, but they are designed for rail transport. The trailer is simply loaded onto a special carriage, and that's the best way. Then there is the RoLa service that loads whole trucks onto carriages; that's too expensive for us; I believe only the Germans use it.

The volumes of combined haulage have increased over the years. You reported a 21 percent increase in the first half of 2007. What's the situation now? What are you doing to mitigate the impact of the crisis?
Well, 2007 was a fantastic year, quite out of the ordinary. We implemented new technologies and the increase was from three to five trains per day. Last year we also recorded growth, but we experienced a slump in the fourth quarter, which is still persisting. Unlike other companies, however, we are still in the black. We chose the path of least resistance for mitigating slumping sales. We are cutting costs and consistently

Ale někde to jde...
Vím, že v Rakousku a Švýcarsku to funguje, tam řekli stop kamionům a tečka. Ale to je skutečná výjimka. Je to dáno ekologickým myšlením, které se pěstuje po generace.
My se snažíme naši zákazníkům vycházet maximálně vstříc, ale strategicky musím říct, že těm nejnáročnější vyhovět neumíme, teď myslím převézt balíček z Ameriky do Kotěhůlek. Takový servis v našich podmínkách není možný a to už bychom suplovali práci někoho jiného.
Co se speciálních benefitů týká, tak ty jsme neopustili, protože je to velmi dobrá motivace pro naše zaměstnance.

Jaké jsou tedy možnosti převádět kamiony po železnici?
Jak jsem již říkal, současnost i budoucnost je v kombinaci silnice se železnicí, ta je možná díky speciálním kontejnerům nebo jiným jednotkám, které lze přizpůsobit autům i vagonům. Už dnes můžete vidět na dálnicích důmyslné návěsy, pro laika téměř k nerozeznání od tiráků, které jsou přímo přizpůsobené na přepravu po železnici. Návěs se jednoduše usadí na speciální vagon a to je ta ideální cesta. A v neposlední řadě je tady takzvaná Rola, kdy celý kamion prostě vjede na vlak. Ale to je systém, který je bohužel velmi drahý, a používají ho jen v Německu, Rakousku a Švýcarsku.

Objem kombinované dopravy v průběhu posledních let rostl. V roce 2007 jste za první pololetí dokonce zaznamenali nárůst 21 procent. Jak jste na tom dnes a podnikli jste něco, aby dopad krize byl co nejmírnější?
Tak to byl fantastický rok, zcela výjimečný. Povedlo se zavést několik nových produktů a u stávajících jsme navýšili frekvenci odjezdů, týdně jsme vypravovali více než 225 kontejnerových vlaků. Loni jsme také měli nárůst, ale ve čtvrtém kvartálu jsme už zaznamenali jistý propad, který samozřejmě pokračuje, ovšem oproti jiným komoditám je pokles nejmenší. Situaci se snažíme řešit individuálně s každým zákazníkem, co je dobré pro jednoho neplatí u druhého, univerzální recept neexistuje. Samozřejmě se snažíme i uvnitř firmy snižovat náklady, především v provozní oblasti.

Držte se stále vašeho hesla-vyhovět podmínkám výběrových řízení svých odběratelů?
Dnešní situace je úplně jiná a my ji důkladně mapujeme. Na jedné straně jsou zaběhnuté produkty, které se snažíme společně se zákazníky dále zlepšovat a na druhé straně jsou nové produkty. Pravda je taková, že třeba před



dvěma lety jsme zákazníka i odmítli, protože jsme jeho požadavkům nedokázali vyhovět, ale dnes velmi důkladně hledáme nové cesty, snažíme se hledat všechny možnosti, jak to udělat. Nebereme nic na lehkou váhu, i když tušíme, že výběrové řízení může být odloženo. Samozřejmě, že máme i projekty, na kterých pracujeme týdný, prověřujeme všechny možnosti, sestavujeme neoptimálnější nabídku, ale nakonec je projekt zrušen, protože výroba produktů byla vlivem současné hospodářské krize zrušena nebo utlumena. Výrobní nejistota nyní panuje po celé Evropě a my s tím bohužel nic neuděláme.
Jedním z nejzajímavějších projektů, na kterém jsme loni pracovali a dovedli ho do

looking for tailor-made solutions, because what suits one customer may not be good for another. We must be flexible in dealing with customers. There are other solutions as well, which I cannot influence as they are beyond my responsibility. But I notify my colleagues about consignments so they can adapt in time and do what needs to be done.
Do you still stand by your resolve to meet your customers' requirements?
The situation is completely changed today and we are monitoring it carefully. On the one hand, there are existing customers with their problems; on the other hand we have new customers with new requirements. We

realizace, hrdě říkám my, ale partnerů bylo víc, byla přeprava počítačových komponentů v kontejnerech po železnici z Číny, přes Ruskou Sibiř, Bělorusko, Polsko až do České republiky, bylo to tuším 11 000 km. A podobných zakázek by mohlo být víc. Jsem optimistou.

Přál byste si ve vaší práci něco změnit?

To ani ne, ale zavedl bych povinné kurzy komunikace, vnitřní komunikace, protože nejhorší je, když se nedomluví lidé, kteří spolu pracují. Chybí prostě brainstorming, hezky česky provětrat nápady. Protože není nic horšího, než když se člověk sám zavře v kanceláři a pokouší se něco vymyslet. Pak se stává, že i dobré nápady skončí ve spodním šuplíku.

Vím, že jste velmi vytížen. Zbývá vám čas na osobní život? Jaké máte například koníčky?

Tak to je teď Editka, naše dvouletá dcera. Ta mi s jistotou vyplní každou volnou chvíli. Když se narodila, můj život dostal úplně nový rozměr. Každý den s ní objevuji něco nového. Ale jinak rád jezdím na kole a ještě raději chodím po horách. Vysokohorská turistika, to je pro mě adrenalin a dokonalá relaxace. Bude to asi tím, že jsem se v podhůří Krkonoš narodil. No a v zimě samozřejmě s manželkou lyže. Musím se přiznat, že mě takové sporty jako je golf zatím nechytly. Hlavním sportem ale zůstává naše Editka, ta nás úplně pohltila. Také jsem rád cestoval, protože mě zajímá architektura a historie, ale to je dnes také na vedlejší koleji. ●



I know you are very busy. Do you still find time for your personal life?

What are your hobbies?

Now it's our two-year-old daughter, Edita. She finds it easy to fill every spare minute of my life. With her birth, my life acquired a brand new dimension. Every day I discover something new about her. Otherwise, I like cycling and hiking. High-altitude trekking is my adrenalin sport. Anyway, I was born at the foot of the Krkonoše mountains. In winter, my wife and I love skiing. I must admit I have yet to succumb to the charms of, say, playing golf. But Edita is my chief sport, she practically engulfed us. I used to travel a lot, I'm interested in architecture and history, but I have had to sidetrack this pastime.

Everyone has their Room 101 and would rather swallow the key. Have you been to Room 101? If so, would you open its door for us, just a crack?

Sometimes I think of that, like when I see people on TV who completely expose themselves to you. I've been asking myself, have I been to Room 101? I have. There's my dad in there, who left us when I most needed him. I was entering an awkward age and was not taking it lightly. We stayed alone with mum and I was a bundle of emotions. I don't like to talk about it. I don't know what would have happened if I hadn't enrolled in a transport school in Česká Třebová. That school gave me direction; I boarded that imaginary train that has carried me to where I am today. ●

Ing. Pavel Špráchal

se narodil v roce 1970. Vystudoval Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové, obor Doprava a přeprava, následovala Vysoká škola dopravy a spojů v Žilině, obor Provoz a ekonomika železniční dopravy. Začínal ve společnosti Ford Charouz, dále pracoval v Bohemiakombi, později u Českých drah a nyní je ředitelem intermodální přepravy a logistických služeb ČD Cargo, a.s. Současně je členem představenstva Raillex, a.s., ČD – DÚSS Terminál, a.s., a ČD Logistics, a.s. Žije v Praze, je ženatý a má dvouletou dcerku Editku.

Pavel Špráchal

Born in 1970, he studied transport at the Railway Technical Secondary School in Česká Třebová, and the operations and economics of rail transport at the College of Transport and Communications in Žilina. He started his professional career in Ford Charouz. Having been an employee of Bohemiakombi and Czech Railways, he is currently director for intermodal transport and logistics at ČD Cargo. He is also a board member at Raillex, ČD DÚSS Terminál and ČD Logistics. He lives in Prague, is married and has a two-year-old daughter, Edita. ●

ČD Cargo představilo zprávu BOZP odborům / Unions Hear ČD Cargo Work Safety Report



FOTO / PHOTO BY © TOMÁŠ MIKULE

Na pravidelné poradě vedení ČD Cargo s odborovými centrály byla představena první výroční zpráva o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (BOZP) společnosti ČD Cargo, a.s., za rok 2008.

Každý měsíc společně usedají k jednacímu stolu zástupci zaměstnavatele a odborových centrál. ČD Cargo na pravidelné schůzce, která se konala 20. května 2009, mimo jiné prezentovalo první výroční zprávu o BOZP a vývoji pracovní úrazovosti v ČD Cargo za rok 2008. Zpráva BOZP byla schválena představenstvem ČD Cargo dne 29. dubna 2009 a informuje o stavu úrazovosti a ochraně zdraví, kontrolní činnosti, závadách v oblasti BOZP.

Zástupci odborových centrál jsou průběžně informováni o aktuálním stavu hospodaření ČD Cargo, které je nadále ovlivňováno poklesem poptávky po přepravě v souvislosti s hospodářskou recesí. V návaznosti na již uzavřené dohody v rámci 1. změny Podnikové kolektivní smlouvy (PKS) ČD Cargo pro rok 2009 bude vedení společnosti připravovat další protikrizová opatření, díky kterým by měl být zajištěn její hospodárný chod a minimalizovány dopady recese na firmu a její zaměstnance. Zástupci vedení zároveň ujistili zúčastněné představitele odborů, že tato opatření budou nadále projednávána v souladu se zásadami sociálního dialogu. ●

At a regular conference with trade unions, the ČD Cargo management presented the company's first annual report on occupational safety and health protection (OSHA) for 2008.

The employer and union officials meet for talks every month. At the meeting on 20 May 2009, ČD Cargo presented its first OSHA report on industrial accidents in 2008. Passed by the ČD Cargo board of directors on 29 April 2009, the report maps the injury rate, health protection measures, inspection activities and OSHA-related irregularities.

Trade union officials are kept up to date on ČD Cargo's performance figures, which continue to be affected by slumping demand for haulage due to the economic recession. In compliance with the agreements signed under the first amendment to the 2009 Corporate Collective Agreement, the ČD Cargo management will prepare further anti-crisis measures designed to ensure economical operation and minimise the impact of the recession on the company and its staff. Management assured union officials of their commitment to discuss these measures further in accordance with the principles of social dialogue. ●

Preventivní vlak

Za mladými lidmi vyjel ve spolupráci s ČD Cargo Preventivní vlak s nácvikem první pomoci. Nehody na přejezdech, úrazy elektrickým proudem z troleje o napětí až 25 000 voltů nebo zachycení člověka vlakem na širé trati i přímo v železniční stanici. Při těchto neštěstích stále umírají zbytečně lidé a statistiky hovoří jednoznačně: velmi rizikovou skupinou jsou mladí ve věku od 13 do 19 let. „Preventivní vlak je postaven na netradičním způsobu komunikace s mladými lidmi. Nechceme říkat: "to nedělej, to nesmíš", ale přímo ukázat v prostředí železnice, jak může člověk skončit, když si nedá pozor. Je to velmi účinné," říká koordinátor projektu za ČD Ondřej Kubala. Návštěva ve vlaku je na 90 minut a vlak je složen z Kinovozu se sestřihem krátkých filmů s reálnými záběry následků železničních neštěstí, když vlak přejede člověka, když automobil vjede na přejezdu přímo pod vlak. Dále z Diskusního vozu, kde je možné hovořit s drážními vyšetřovateli a policisty, kteří znají uvedené situace na vlastní kůži. A konečně je zde Vůz pro nácvik první pomoci s tréninkem základů první pomoci v terénu pod vedením zkušených záchranářů. „Pokud se nám díky Preventivnímu vlaku povede varovat mladé lidi před zbytečným hazardem, a zachráníme tak třeba jen jeden lidský život, má tato akce smysl. To, že se nic nestalo, se sice nikdy nedovím, ale pevně v to věřím," říká Robert Drozda, inspektor ČD Cargo.

Prevention Train

Run in cooperation with ČD Cargo, Prevention Train teaches young people the basics of medical first aid. Railway crossing accidents, injuries due to contact with high-voltage trolley wires (up to 25,000 volts) and collisions with trains on the tracks or at train stations kill many people and the statistics are grim, indicating that young people aged between 13 and 19 are a significant risk group. "Prevention Train is an unconventional way of interacting with young people. We don't want to just tell them, you must not do this or that, but we want to show them what happens on the tracks and what could happen if they are careless. And it works," says Ondřej Kubala, the project's coordinator from Czech Railways. Visitors spend 90 minutes on a train comprising a cinema carriage, where edited real-life footage shows the tragic results of railway accidents, including bodies and cars crushed by a train at a crossing; a discussion carriage where visitors can talk to railway investigators and police officers with first-hand experience in such situations; and a first-aid carriage, where life-saving techniques are taught by seasoned rescue workers. "If Prevention Train can help us warn young people about unnecessary hazards and save at least a single life, this project will definitely be worth it. I will never know that a potential accident has not happened, but I strongly believe in this idea," says ČD Cargo inspector Robert Drozda.

Rychle je teď za tři roky / ‘Fast’ Now Means in Three Years

Národní koordinátor pro přijetí eura Oldřich Dědek o vyhlídkách přijetí společné měny a také o její roli v krizi.
National coordinator for euro adoption Oldřich Dědek discusses the outlook for adopting the currency and its role during the crunch.

TEXT / TEXT BY ZBYNĚK FIALA FOTO / PHOTO BY DANIELA MATĚJKOVÁ, PROFIMEDIA

Napřed – jak Vám mám říkat? Pane národní koordinátore? Američané by to asi zkrátili na Mr. Co. Nebo je lepší pan Euro?
Pan Euro, to je takové lidovější. Ale na ministerstvu mi říkají pane docente.

Tak se tedy, pane docente, pusťme do prvního problému. Debata o euru se pohybuje v krajnostech. Ještě před několika měsíci se zdálo, že u nás soupeři dva názorové proudy, a sice zda euro převzít rychleji, nebo vůbec.
Mně osobně se debata „rychle, nebo pomalu“ příliš nezamlouvá, protože mezi rozhodnutím o zavedení eura a jeho praktickou realizací uplynou tři roky. To znamená, že když dnes hovoříme o zavedení eura, tak musíme mít na zřeteli, že letošní rozhodnutí by znamenalo zavést euro začátkem roku 2013. Je tohle rychlé zavedení eura? Uvedená diskuse je navíc zavádějící, protože když řekneme, že euro zavedeme rychle, tak se debata spontánně stočí na to, jak bychom na tom byli, kdybychom měli euro dnes. Třeba Slováci už ho mají, tak jaké by to bylo, kdybychom je měli i my. Ale to je pseudoproblém. Dnes nevstupujeme do eura. Dnes je to rozhodování o tom, zda vstoupit do eurozóny za tři roky. Probíhá tedy nešťastná diskuse, která vyvolává asociace – dneska obětovat korunu, dneska vstoupit do eurozóny, dneska řešit nějaké pseudoproblémy, které neexistují... Bavme se o tom, zda chceme euro v roce 2013, nebo zda je chceme později.

Jestliže však řekneme, že chceme euro v roce 2013, tak se musíme rychle rozhodnout, zda budeme schopni korunu udržet po dva roky v úzkém kurzovém pásmu. Jinými slovy, zda zvládneme test systémem ERM II. Co nás čeká, bude ještě krize? Blíží se okamžik, kdy bude třeba znát odpověď, jinak bude další rok pryč.
Ano, vstoupit za tři roky znamená se dnes rychle rozhodnout. Když si to promítneme do časové osy, tak rozhodnutí o vstupu do ERM II by mělo padnout nejpozději v polovině příštího roku. Takže na to máme ještě rok. To znamená, že kdyby podle těch původních představ na začátku listopadu vláda rozhodla o datu zavedení eura, a tedy, že příští rok vstoupíme do ERM II, tak by ten začátek roku 2013 byl ještě dosažitelný.

Tohle asi měl na mysli Mezinárodní měnový fond, když nedávno doporučil, aby nové členské země měly k euru jednodušší a kratší cestu.
To nepovažuji za reálnou alternativu minimálně ze dvou důvodů. Hlavní důvod spočívá v tom, že vstupní podmínky jsou stanoveny v Maastrichtské smlouvě. Evropská unie je postavena na dodržování těchto smluv. Jakákoliv zkratka do eurozóny by tedy znamenala otevřít tyto smlouvy a dohodnout se na nějakém kompromisu. To je otázka právní. A pak je tu otázka ekonomická, a sice, zda silové rovnice v Unii jsou nastaveny takovým směrem, aby vycházely vstříc těmto novým zemím. A tady jsem přesvědčen, že veřejné mínění v Německu, Holandsku a některých

First of all – how should I address you? Mr National Coordinator? The Americans would probably abbreviate it to Mr Co. Or do you prefer Mr Euro?
Mr Euro, that sounds more popular. But at the ministry, they call me docent.

So, Docent, let’s start with the first issue. The debate around euro has moved from one extreme to another. Several months ago it seemed that two opinions were competing in the Czech Republic, namely whether to adopt the euro quickly or not at all.
I personally do not like the fast or slow debate very much because three years will pass between the decision to adopt the euro and its actual implementation. Thus, when we speak about euro adoption today we should realise that if we decide this year, we won’t adopt the euro until the beginning of 2013. Is this fast euro adoption? Moreover, the debate is misleading because if we say we will adopt euro quickly, the next question is where we would be if we already had the euro today. The Slovaks already have it, for instance, so what would it be like if we had it too? But this is a pseudo-issue. We are not entering the eurozone; we are deciding whether to join in three years’ time. So the ongoing debate is rather unfortunate as some people feel the question is whether to give up the crown today, whether to join the eurozone today, and whether to deal with certain pseudo-issues today which do not



dalších zemích určitě není nakloněno představě, že je třeba přístupové podmínky nějak změkčit, a umožnit tak vstup i novým zemím. Spíš tam převládá obava, že některé z těchto nových zemí si nedokážou dát do pořádku svoje vlastní finance, jako třeba Maďarsko, pobaltské republiky. A v této situaci naservírovat německým voličům, že kvůli těmto nezodpovědným vládám musíme změkčit mastrichtské podmínky, to by bylo absurdní. Proto bych tuto cestu skutečně neviděl jako nosnou a určitě bych se smířil s tím, že Maastrichtská smlouva nebude otevřená a mastrichtská kritéria zůstanou nezměněná. Spíše je třeba hledat interpretační pružnost v těchto kritériích, a jak se ukazuje, ona zde je. Ta kritéria nejsou strnulá. Klasickým příkladem je Slovensko, kdy ta kritéria umožnila vstoupit do eurozóny jedné z nejrychleji rostoucích ekonomik. Bylo to naprosto v rozporu s některými původními představami, že taková ekonomika je potenciálně nestabilní a zejména, že její cenová stabilita je neudržitelná. Dnes toho rozhodnutí nikdo nelituje.

Podobně se předtím prorochovala inflační exploze Slovinsku.

exist. Let’s talk about whether we want the euro in 2013 or later.

But if we say we want the euro in 2013, we should quickly decide whether we will be able to keep the crown in the narrow exchange rate range for two years. In other words, whether we will pass the ERM II test. What lies ahead for us? Will the crunch still be around? The moment when we should know the answer is approaching; otherwise another year will be gone.
Yes, to enter in three years’ time means to decide quickly today. The decision to enter the ERM II should then be adopted no later than in the middle of next year. So we still have one year to do it. This means that if the government, as recently suggested, sets the euro adoption date at the beginning of November and consequently decides that we will enter ERM II next year, the beginning of 2013 is still feasible.

This is probably what the IMF referred to when it recently recommended that new EU member states should have a simpler and shorter path to the euro.

I don’t see this as a realistic alternative, for at least two reasons: First, the entry conditions were set out in the Maastricht Treaty. The EU is based on adherence to these treaties. Any shortcuts to the eurozone would mean re-opening these treaties and negotiating some kind of a compromise. This is a legal issue.

And then there is an economic issue, whether power-sharing formulas in the EU are set so as to accommodate the new countries. I’m convinced that public opinion in Germany, the Netherlands and certain other countries is definitely not favourably disposed toward the idea that entry conditions should be eased in order to facilitate the entry of new countries. Rather, fears prevail that some of these new members, such as Hungary or the Baltic states, will not be able to streamline their finances. It would be absurd to say to German voters that because of these governments’ irresponsibility we need to relax the Maastricht criteria. That’s why I don’t see this path as feasible. One should accept that the Maastricht Treaty will not be re-opened and that its requirements will remain unchanged.

A Slovinsko s čerstvým eurem pak mělo v loňském roce nižší inflaci než Česká republika se starou korunou. Dnes už si ve Slovinsku na tyto předpovědi nikdo nevzpomene.

Proti stávající konstrukci inflačního kritéria je spousta výhrad, protože měřítkem jsou tři země mající nejnižší inflaci z celé eurozóny. A teď si představme, že tři země uváznou v deflační pasti, kdy padající ekonomika strhává ceny dolů a padající ceny ještě zhoršují celkovou situaci. Máme se do té díry zřítit za nimi, abychom dostali právo na euro?

Tak to po nás naštěstí nikdo nechce. Inflační kritérium hovoří o cenových přírůstcích, takže padající ceny – země v deflaci – se nepočítají.

A pak tu máme kritéria rozpočtových schodků a vládních dluhů. V Evropě převládá názor, že bychom měli být opatrní s veřejnými výdaji, zatímco v Americe vidí riziko v tom, že by vláda vydala na boj proti krizi málo. Co si vybrat?

To už je otázka, která ale trochu nad rámec eura. Odpovím na ni, ale napřed pro mne, jako pro pana Euro, otázka zní – může za to euro? Myslím, že je to přesně naopak. Fakt, že společná měna existuje, odstranil další možný obrovský problém, který by zde byl, kdyby se krize odehrávala v prostředí národních měn. Kdyby finanční trhy reagovaly panicky na zprávy o propadu průmyslové produkce v Německu a přelévaly masivně zdroje do Francie. Kdyby prasklá bublina aktiv ve Španělsku spustila obrovskou kurzovou krizi. To neexistuje, tohle už neznáme. Kdyby to existovalo, byl by ten problém mnohonásobně horší. Tato myšlenka neustále zaznívá na nejrůznějších konferencích, které se v současné době pořádají k desátému výročí eura. A z existence eura tak vlastně profitujeme i my, protože jsme velmi závislí na hospodářské situaci v eurozóně.

A co řeknete k hospodářským politikám? Situace je bezprecedentní, není pamětníka, který by znal recept. Na jedné straně vidíme keynesiánské přístupy, říkají, že pokud nějak nezatřeseme tou agregátní poptávkou, pokud v lidech nevyvoláme zájem o utrácení, bude se ekonomika nadále propadat do deprese. Jiní ekonomové jdou na to spíše skrze stranu nabídky, snižování daní, zvyšování konkurenceschopnosti. Asi je třeba hledat nějaký vyvážený mix. Sám také recept neznám, ale osobně spíše inklinuji k tomu keynesiánství. Pokud se nepodaří povzbudit zejména domácí poptávku, která je největším tahounem spotřeby, bude nám málo platná efektivní a levná výroba, když to nikdo nebude kupovat.



Doc. Ing. Oldřich Dědek, CSc. (1953) je národním koordinátorem ČR pro přijetí eura na Ministerstvu financí. Vystudoval ekonomii na Vysoké škole ekonomické v Praze, působil v Ekonomickém ústavu ČSAV, byl viceguvernérem České národní banky a učí makroekonomii na Fakultě sociálních věd Karlovy univerzity.

Oldřich Dědek (1953) is the Czech national coordinator for euro adoption at the Czech Ministry of Finance. With a degree in economics from the University of Economics in Prague, he worked at the Economic Institute of the Academy of Sciences and later was a deputy governor of the Czech National Bank. He teaches macroeconomics at Charles University's Faculty of Social Sciences.

We would do better looking for flexible interpretations of the criteria because it has become clear that there is some space. The criteria are not completely rigid. A typical example is Slovakia, which was allowed to join despite being one of the fastest growing economies. This was absolutely inconsistent with the original notions that such an economy is potentially unstable and in particular that its price stability is not sustainable. But nobody regrets the decision today.

Similarly, Slovenia had also been predicted to undergo an inflationary explosion. And after adopting the euro, Slovenia had lower inflation than the Czech Republic with its old crown. Today, nobody even mentions such predictions in Slovenia anymore.

A number of objections have been raised against the way the inflation criterion was set up, in which the benchmark is the three eurozone countries with the lowest inflation. Let's imagine that three countries get stuck in a deflation trap with a recession pulling down prices, which further aggravates the overall situation. Are we supposed to plunge into this abyss after them in order to be eligible for the euro?

Luckily, no one wants us to do this. The inflation criterion reflects price growth so falling prices – countries in deflation – are not considered.

And then there are the budget deficit and public debt criteria. Europe tends to be careful about public expenses while in the US, the fear is that the government is spending too little to mitigate the crisis. Which should we choose?

This question is outside the scope of the euro debate. I will answer it, but before that let me stress that for me, as Mr Euro, the question is: Is the euro to blame for this? I think the opposite is true. The fact that the common currency exists has removed another potential issue which would surface had the crisis struck in the context of different national currencies. Financial markets would have panicked on hearing news about the fall of industrial production in Germany and would have moved resources to France; the burst of the asset bubble in Spain would have released a major exchange rate crisis. But this is no longer an issue. If it were, it would have aggravated the crunch severely. This idea was quoted repeatedly at various conferences held on the occasion of the tenth anniversary of the euro. We also benefit from the euro because we depend on the economic situation in the eurozone.

And what can you say about those economic policies?

The situation has no precedent; there is no witness who remembers the formula. On the one hand, we have Keynesians saying that unless we shake aggregate demand and encourage spending, the economy will continue to fall into depression. Other economists focus more on the supply side, tax cuts and increasing competitiveness. It is probably necessary to look for some balanced compromise. I myself don't know the formula either but am personally inclined more towards the Keynesian model. Unless we succeed in boosting domestic demand, which is the biggest consumption engine, efficient and cheap production will be of no use if no one buys it.

Aktivity EU na poli nákladní železnice / EU Activities in Rail Freight Transport

TEXT / TEXT BY JIŘÍ HAVLÍČEK, ČESKÉ DRÁHY FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

Nákladní železniční doprava je v hledáčku Evropské unie již od 80. let, a to především z důvodů svého velice neuspokojivého vývoje. Ve většině zemí již prakticky od 50. let minulého století postupně docházelo k poklesu podílu výkonů železnice v oblasti nákladní dopravy. První skutečnou aktivitou Evropské komise na tomto poli byl dokument „Strategie pro revitalizaci železnic EU“ z roku 1996. Ten byl následován Bílou knihou z roku 2001 o dopravě do roku 2010 s mnoha velice ambiciózními cíli. Nástrojem k jejich dosažení měla být implementace legislativních opatření vydávaných v tzv. balíčcích. První balíček z roku 2001 obsahoval především opatření k oddělení železniční dopravní cesty od vlastní železniční dopravy. Toto opatření je základem pro zvýšení konkurenceschopnosti železnice a v důsledku zvýšení jejího podílu na trhu nákladní dopravy, resp. alespoň zastavení jejího poklesu.

S odstupem času lze konstatovat, že situace se zásadně v různých zemích liší. Zatímco některé země dosud prakticky liberalizaci železnic neprovedly, jinde se uskutečnila pouze částečně. Situace na trhu nákladní dopravy se tak pro železnici ve většině zemí příliš nezlepšila.

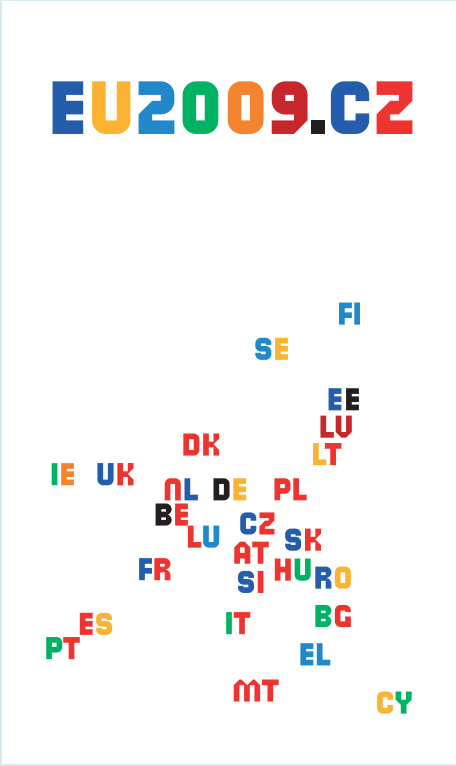
Železniční nákladní koridory

Evropská komise vydala v prosinci 2008 návrh regulace „Železniční nákladní koridory“ na podporu rozvoje železniční nákladní dopravy. I když regulace tohoto vyložené tržního segmentu je vždy diskutabilní, bylo třeba se od samého počátku aktivně podílet na připomínkování návrhu. ČD v rámci skupiny okolo Společnosti evropských železnic (CER) spustily kampaň vůči Parlamentu a Radě, aby vysvětlily své názory a postoje a dosáhly jejich zohlednění v konečné podobě dokumentu. Kromě vrcholných představitelů CER se na kampani podíleli i zástupci ČD, a.s., a ČD Cargo, a.s., v Bruselu. Dne 31. 3. 2009 došlo ke hlasování o návrhu regulace v rámci Výboru pro dopravu a turistiku (TRAN) Evropského parlamentu. Hlasování dopadlo úspěšně i zásluhou reportéra návrhu v rámci parlamentu – českého europoslance Petra Duchoně, který předložil významné kompromisní návrhy, založené právě na připomínkách skupiny ČD a CER.

Silnice versus železnice

Hlavním dokumentem týkajícím se vztahu silnice/železnice a zpoplatnění infrastruktury, který se projednával v EU v době českého předsednictví, je revize direktivy „Eurovignette“. Tato direktiva je ve

své dosavadní podobě takřka bezzubá a neřeší nejpalčivější otázky disproporcí mezi zpoplatněním silniční a železniční infrastruktury. Prvním krokem kupředu je právě zmíněná revize, která alespoň naznačuje směr členským státům, které se rozhodnou internalizovat externí náklady (tj. započítávat do ceny za přepravu i náklady na emise, zahuštění sítí, dopady na životní prostředí atd.). Navrhovaná revize to nenařizuje, ale obsahuje metodiku pro ty státy, které se k tomuto kroku rozhodnou.



Railway freight transport has been on the European Union's agenda since the 1980s, mainly due to the sector's very unsatisfactory development. In most countries, railways' share of the total volumes of freight transport has been gradually declining since the 1950s. Yet the first real attempt to act came only with the European Commission's 1996 white paper A Strategy for Revitalising the Community's Railways, followed in 2001 by European Transport Policy for 2010, a draft policy with many ambitious goals. The policy objectives were to be achieved through the gradual implementation of legislative pack-

ages. The first package, adopted in 2001, comprised mainly measures to separate the ownership of railway infrastructure and rail operators. This is seen as a way to make railway more competitive and increase its share of the freighting market or at least halt its further decline. In retrospect, we can state that today the situation differs substantially among member states. While some have not liberalised their railways at all, others have done so only to some extent. The position of the railway within the freighting market has thus not improved much in most countries.

Rail freight corridors

Last year the European Commission proposed a regulation aimed at boosting rail haulage by establishing international rail freight corridors. While debate remains as to whether this market-driven sector should be regulated at all, operators actively participated in the process by providing their feedback. Czech Railways and other members of the Community of European Railways (CER) campaigned at the European Parliament and the EU Council in a bid to present their views and ensure they were reflected in the regulation's final wording. In addition to top CER officials, Czech Railways and ČD Cargo representatives in Brussels also participated in the campaign. On 31. March 2009, the draft regulation was put to a vote in the European Parliament's Committee on Transport and Tourism and was passed, thanks partly to Czech MEP Petr Duchoň who presented the draft to the parliament and suggested major compromise modifications based on feedback from Czech Railways and CER.

Road vs rail

Of the EU agenda during the Czech presidency, the main issue related to the road-rail relationship and to their respective infrastructure fees was a revision of the Eurovignette. This directive has so far been practically ineffective and has failed to deal with the most acute issue of proportions between road and track tolls. The recent draft amendment is the first step toward rectifying the situation by at least providing guidance to those member states which opt to internalise external costs, i.e. to include the cost of pollution, congestion and environmental damage in the price of transport. The proposed amendment is not binding, but offers a methodology for countries that opt in.

Modernizace vozového parku / Modernising Rolling Stock

Zákazníkům je povinnost nabídnout moderní a kapacitní ložný prostor
Rail hauliers must offer modern high-capacity carriages

TEXT / TEXT BY MICHAL ROH FOTO / PHOTO BY ANTONÍN KRČMÁŘ, AUTOR / AUTHOR

Vozový park akciové společnosti ČD Cargo v současné době čítá cca 28 tisíc provozuschopných vozů. Jejich průměrné stáří však dosahuje 25 let. Je proto nasnadě, že modernizace vozového parku je jednou z priorit, kterou si managment ČD Cargo, a.s., vytkl do podnikatelského plánu. Bez ohledu na současnou ekonomickou a výrobní krizi je potřebné zákazníkům nabídnout moderní a kapacitní ložný prostor. Není vždy nutné jít cestou nákupu nových vozů. Mnohdy se jako efektivnější jeví rekonstrukce vybraných vozů vhodných řad.

Tento způsob byl uplatněn např. u vozů Talls, které akciová společnost ČD Cargo zařadila do svého parku v lednu letošního roku. Jedná se o výsypný vůz s otevírací střechou. Nové vozy vznikly rekonstrukcí vozů řady Falls v Ostravských opravách a strojárnách, s.r.o. Rekonstrukce probíhaly od listopadu 2008 a v současné době mají ČD Cargo, a.s.,

k dispozici 60 těchto vozů. Jsou vhodné především pro přepravu substrátů, jež vyžadují ochranu před povětrnostními vlivy. Jejich zanedbatelným přínosem je rovněž snížení prašnosti při přepravě. Vozy jsou v současné době využívány ve spolupráci se společností Samago především pro přepravy sklářských písků z Jestřebí do skláren v Kyjově a ve slovenské Nemšové. Ty jsou realizovány v ucelených vlacích. První vlak s 1 020 tunami písků odjel ze stanice Jestřebí do Nemšové 23. ledna 2009 a od tohoto data probíhá nakládka průběžně. S těmito vozy je po dohodě se zákazníkem možné se setkat i na slovenském vnitrostátním úseku mezi stanicemi Nemšová a Šajdíkovce Humence rovněž při přepravách písků. Vhodnost vozu Talls pro přepravy hnědého prachového uhlí byla u zákazníka Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., vyzkoušena 3. února 2009. Vůz byl postupně přistaven na obě nakládací místa,

The ČD Cargo fleet currently comprises some 28,000 operational carriages, but their average age is 25 years. Hence the modernisation of existing rolling stock is one of the priorities defined by management in the company's business plan. Regardless of the current economic and production downturn, customers must be offered modern high-capacity carriages.

It is not always necessary to purchase new carriages. Modernisation of selected types of carriages is often more efficient. This method has been adopted e.g. with the Talls carriages, which ČD Cargo started including in its fleet this January. Talls are covered hoppers with an openable roof, converted from older Falls carriages during a modernisation launched in November 2008 at the Ostravské opravy a strojírny repairs centre. ČD Cargo currently has 60 of these upgraded carriages. They are especially suitable for the transport of bulk commodities that require protection from the climate, and, importantly, they release less dust en route. These carriages are currently deployed in cooperation with the company Samago, mainly to move sand from Jestřebí to glassworks in Kyjov and in the Slovak town of Nemšová. The first block train with 1,020 tonnes of sand travelled from Jestřebí to Nemšová on 23 January 2009 and the service has been up and running ever since. Based on agreements with individual clients, these carriages may also carry sand on the Slovak domestic route between Nemšová and Šajdíkovce Humence.

The suitability of the Talls carriages for the transport of powdery brown coal was put to the test on 3 February 2009 at the Sokolovská uhelná mining company. A carriage was parked at each of the firm's loading sites, Jiří and Družba, for an inspection by the staff of the industrial railway and for trials of loading, roof closing etc. The lignite-laden carriage did not have to leave the complex to unload, but was simply shunted to

na divizi Jiří i divizi Družba, kde se s ním mohli seznámit pracovníci vlečky a kde byla zároveň prověřena možnost nakládky, ověřena funkčnost zavírání střechy apod. Vůz při zkouškách neopustil vlečkový areál, protože byl vyložen v paroplynové elektrárně ve Vřesové. Zároveň tak mohla být vyzkoušena i vykládka těchto vozů – vykládat je lze podobně jako vozy Falls ručně nebo pneumaticky, bočními výsypnými klapkami. Po dohodě se zákazníkem by mohly být nasazeny na přepravy, kde lze dosáhnout vysoké obrátkovosti vozů. Určitě by byly vhodné i pro přepravy aditivních vysušených paliv z ka-lišť např. na Ostravsku. Pokud se vozy v provozu osvědčí, lze předpokládat postupné navýšení jejich počtu.

Dalšími zajímavými vozy z parku ČD Cargo jsou plošinové vozy řady Roos, jejichž dodávky z Ostravských oprav a strojírny, s.r.o., byly zahájeny již v roce 2007. Tyto vozy s pevnými zesílenými klanicemi a pevnými čely si mezi zákazníky získaly značnou oblibu. Jsou určeny pro přepravu dřevěné kulatiny o délce 3 a více metrů až do ložné délky vozu, která činí 18,79 m. Vozy umožňují i přepravu dřevěných sloupů nebo ocelových rour. Jejich výhodou oproti dříve používaným vozům Res jsou jak větší ložný objem, tak především jednodušší manipulace se zbožím a nižší pracnost při zajišťování nákladu. Podobné vlastnosti by pak zákazníkům měl nabídnout vůz Laaps, určený zejména pro přepravy vlákniny o kratší délce do papíren nebo dalších dřevozpracujících závodů. Na voze však lze přepravovat i trubky, roury nebo kusové zboží o minimální délce 2,3 m. V současné době vlastní ČD Cargo 55 těchto vozů. Další, do konečného počtu 200 kusů, budou dodávány postupně. Dojde také k úpravě dalších vozů na základě zkušeností od zákazníků i z provozu. Poslední novinkou, jejíž zařazení do provozu v současné době probíhá, jsou vozové jednotky Laails, vzniklé trvalým spojením dvou vozů s pohyblivými kryty řady Kils. Vozová jednotka je určena pro přepravu kusových zásilek nebo paletizovaného zboží, které vyžadují ochranu před povětrnostními vlivy. Výhodou, kterou zákazníci jistě uvítají, je větší ložná plocha a ložný objem oproti podobným vozům řady Ha. Pro informaci uvádím, že vozová jednotka Laiils disponuje ložnou plochou 64,4 m² v porovnání s 60,3 m² vozu Habbillnss a ložným objemem 177,6 m³ oproti 161,4 m³. Tyto zvýšené parametry jsou samozřejmě nabízeny za standardní cenu pro čtyřnápravové vozy. Jednotky Laails jsou nyní přistaveny na zkušební nakládku v Trineckých železárnách, kde by při přepravách měly nahradit plošinové vozy starších řad. ●



a nearby coal-fired power station in Vřesová for unloading tests. Similarly to Falls, the Talls unload manually or pneumatically via dump doors in the sides.

The Talls are suitable for high-turn-around shipping and could certainly also handle other commodities, such as enriched dry fuels from oil dumps in the Ostrava area. If these carriages prove themselves, their number may be gradually increased.

Another interesting item in the ČD Cargo fleet are the Roos series bulkhead flatcars, gradually supplied by Ostravské opravny a strojírny since 2007. These carriages with reinforced stakes and bulkheads have gained significant popularity among customers. They are designed for the transport of round timber, wooden poles or steel tubes of 3 to 18.79 m in length. Compared with the older Res carriages, the Roos feature larger volume capacity as well as easier loading and cargo handling.

Similarly spacious and easy to load are the Laaps carriages, designed mainly for the transport of shorter timber to paper mills and wood processing plants, but also

suitable for the transport of pipes, tubes or other items that are longer than 2.3 m. ČD Cargo currently owns 55 such carriages; another 145 are to be gradually supplied by the repairs centre and will feature improvements suggested by customers or based on current experience.

The last novelty currently being phased in are the Laails units, created by the permanent attachment of two Kils carriages with removable covers. The unit is designed for the transport of smaller consignments or palletised goods requiring protection from the climate. An advantage the customers will certainly welcome is the larger floor space and volume capacity compared with the similar Ha... series. The Laails unit features 64.4 sq m of floor space and a volume capacity of 177.6 cu m, compared with just 60.3 sq m and 161.4 cu m, respectively, offered by the Habbillnss carriage. These enhanced specifications are obviously available at a standard rate for four-axle carriages. The Laails units are now undergoing trial loading at Trinecké železářny steelworks, where they are to replace older flatcars. ●

Železnice v USA / Railways in America

K historii USA patří nákladní vlak stejně jako indiáni a kovbojové

Freight trains are as much a part of US history as cowboys and Indians

TEXT / TEXT BY LUKÁŠ SOUKUP FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR

Železniční doprava a Spojené státy jsou stále pro mnoho lidí dva pojmy, které spolu nejdou příliš dohromady. Osobní dálková doprava je v Severní Americe skutečně popelkou, ovšem v nákladní dopravě je situace úplně jiná. Zatímco ještě na konci 50. let byl podíl železnice na přepravě nákladů v Evropě a USA shodný, tj. necelých 50%, na přelomu tisíciletí převezla železnice v USA 38% nákladů, kdežto v tehdejších zemích EU to bylo jen pouhých 8% z celkových dopravních výkonů v tkm.

Takto rozdílný vývoj už nelze odbýt jen poukazem na útlum těžkého průmyslu a zvyšující se konkurenceschopnost silniční dopravy. Je zde řada nespochybnitelných vnějších vlivů a rozdílů mezi USA a Evropou, počínaje geografickou rozlehlostí, strukturou průmyslu, zahraničního obchodu atd. Nicméně zásadní vliv leží v železnicích samotných. Výchozím předpokladem je přístup státu k železnicím. V Evropě převládal pohled na železnici jako na veřejnou službu, která musí zůstat plně v rukou jednotlivých států, s hlavním důrazem na zajištění osobní dopravy.

Na druhé straně Atlantiku pak díky ponechání železnic v maximální míře v rukou soukromých společností se mohly soukromí majitelé plně orientovat na nákladní dopravu a na minimalizaci vlastních nákladů. Tento postup vedl ke vzniku jednoho z nejefektivnějších a nejvýkonnějších dopravních systémů, jaké vůbec v současnosti ve světě existují. Proto nebude od věci si připomenout některá základní fakta o nedávném vývoji železnic ve Spojených státech.

V USA jsou počátky budování železnic spjaty prakticky výhradně se soukromými investory. V období, kdy železnice měla takřka monopolní postavení na přepravním trhu osobní i nákladní dopravy, se vyvinul poměrně značný systém regulací, upravujících třeba tarify a rozsah poskytovaných služeb. Nicméně od 30. let se postupně začíná zvyšovat konkurence ostatních druhů dopravy, především silniční. Dokončení základní sítě dálnic (Interstate system), soukromé vlastnictví automobilů a zavedení prvních proudových letadel do komerční osobní dopravy v 50. letech znamenaly prudký úpadek zájmu o železniční osobní dopravu. Tento trend nemohly zvrátit ani státní subvence do osobní železniční dopravy.

Nejtěžší období pro železnici pak přišlo začátkem 70. let. Železniční společnosti byly nuceny provozovat vysoce ztrátové spoje i tratě a zisky z nákladní dopravy nestačily pokrývat tyto ztráty. Mnoho společností se ocitlo na pokraji bankrotu. Prvním krokem k ozdravení železniční dopravy proto bylo vytvoření samostatné společnosti pro osobní dopravu – Amtrak vznikl v roce 1971 jako běžná obchodní společnost ve vlastnictví státu, první krok učinil tehdejší prezident Richard Nixon, který 30. října 1970 podepsal zákon Rail Passenger Service Act, na jehož základě Amtrak vzniknul.

Amtrak přebíral přibližně polovinu do té doby provozovaných dálkových spojů, zbytek byl zcela zrušen. Nadále je provozuje s podporou federálních dotací. Železniční dálková doprava v podání Amtraku má nicméně zanedbatelný význam z hlediska dopravní soustavy USA.

Railway transport and the United States are still considered by many as two concepts that do not really go together very well. True, long-distance passenger rail transport may be the Cinderella of North America, but the situation in freight transport is completely different. While in the late 1950s the share of cargo moved by rail was roughly equal in Europe and the US at a little less than 50 percent, by the end of the millennium 38 percent of total transport volumes, measured in tonne-kilometres (tkm), were moved by rail in the US against only 8 percent in the EU.

The discrepancy can hardly be blamed solely on scaled-down heavy industry and growing competition from road haulage. There exist a number of incontestable external influences and differences between the US and Europe, including the size of territory, industrial structure, foreign trade etc. Still, the main difference lies in the railways themselves. Much depends on the government's attitude towards railways. Most of Europe has treated the railway as a public service, which must be fully controlled by the government and provide chiefly for passenger transport.

On the other side of the Atlantic, however, most railways remained in private hands, with many owners fully concentrating on freight transport and on minimising costs. This approach has led to the introduction of one of the world's most efficient haulage systems. It might therefore be useful to highlight some basic facts and figures concerning the recent development of US railways.



Vratme se k nákladní dopravě – vyčle-
nění osobní dopravy samo o sobě nevedlo
ke stabilizaci železničních společností. Za-
čátkem 70. let tak začalo docházet k ban-
krotům některých z nich. Sloučením a ze-
státněním šesti zkrachovalých společností
na severovýchodě USA vznikla společnost
Conrail neboli Consolidated Rail Corpora-
tion. Zásadní krok ovšem byl učiněn až
celkovou liberalizací sektoru a srovná-
ním podmínek s ostatními druhy dopravy.
Zákon, známý pod pojmem „Staggers Act“
a přijatý v roce 1980, radikálně omezil
státní intervence v železniční nákladní
dopravě. Až v té době byly vytvořeny pod-
mínky pro vznik smluvních tarifů, přepravních
podmínek a celkového individuálního
přístupu k rozsahu služeb na základě do-
hod se zákazníky. Státní zásahy se nyní
omezují fakticky pouze na schvalování slu-
čování jednotlivých společností nebo úprav
rozsahu železniční sítě.

Jak je zřejmé, železniční podniky si za-
chovaly v USA formu unitárních železnic,
a jsou tedy v evropské terminologii záro-
veň dopravci a zároveň vlastníci a provozovatelé
železniční infrastruktury. Z tohoto
pohledu je tak důležitý pojem „trackage
rights“, tedy něco jako právo přístupu na do-
pravní cestu cizí železnice. Obvykle se ne-
jedná o právo dané zákonem, neboť ve vět-
šině případů jde o výsledek dvoustranných

Srovnání některých parametrů železnic USA a EU	
Max. délka vlaku	
USA	2 600 m
EU	700 m
ekvivalent kamionů naložených na jednom vlaku	
USA	280
EU	40
max. rychlost nákladních vlaků	
USA	100 km/h
EU	120–160 km/h
Průměrná přepravní vzdálenost v nákladní dopravě (železniční i silniční)	
USA	386 km
EU	132 km

The beginnings of the US railway were almost exclusively associated with private investment. The times when the railway enjoyed a virtual monopoly of the passen-
ger and freight transport markets saw the introduction of fairly comprehensive regu-
lations regarding rates and the scope of ser-
vices provided. But from the 1930s, compe-
tition from road and other transport began to emerge. The completion of the Interstate
Highway System, combined with increasing
ownership of passenger cars and the intro-
duction of jet airliners in commercial trans-
port in the 1950s, brought about an abrupt
loss of interest in rail passenger transport.
Government subsidies of passenger rail
transport failed to reverse the trend.

Comparison of selected parameters of US and EU railways	
Max train length	
US	2,600 m
EU	700 m
Equivalent truck loads per train	
US	280
EU	40
Max freight train speed	
US	100 km/h
EU	120–160 km/h
Average shipping distance (rail and road)	
US	386 km
EU	132 km

The early 1970s were very meagre times for railways. Rail companies were forced by
law to operate loss-making passenger ser-
vices and lines, and freight revenue was too
slim to compensate for these losses. Many
operators found themselves on the verge of
bankruptcy. The first move to revitalise rail
transport was the establishment of an inde-
pendent passenger rail company, Amtrak. It
began life as a government-owned corpora-
tion in 1971 under the Rail Passenger Ser-
vice Act, signed by President Richard Nixon
on 30 October 1970.
Amtrak took over about half the exist-
ing intercity services, while the rest were
simply shut down. Amtrak keeps running
intercity services with the help of federal



dohod mezi železničními společnostmi. Vý-
jimkou jsou pouze situace, kdy je tato mož-
nost dána jako podmínka při schvalování
fúzí společností. Přesto se v současné době
vede řada diskuzí o tom, zdali by „trackage
rights“ s jednotnými podmínkami neměly
být přímo zakotveny v legislativě – pod-
mínky pro to vytváří i „Railway Competi-
tion ACT“ z roku 2005.
Celková délka železniční sítě je nyní
cca 228 tisíc km, základem je síť tzv. Class
I („1. třída“) železnic, které zahrnují síť hlav-
ních železničních tratí, doplněných množ-
stvím lokálních tratí, vleček apod. V sou-
časnosti je vlastní sedm společností, nej-
významnějšími jsou dnes Union Pacific,
BNSF, CSX a Norfolk Southern. Současný
Union Pacific vznikl sloučením Union Pa-
cific a Southern Pacific (resp. koupením
SP silnější UP), již ovšem předcházela řada
dalších fúzí. BNSF pak vznikl fúzí Burling-
ton Northern a Santa Fe. Sama Burlington
Northern byla ovšem opět konglomerátem
řady menších společností, který vznikl po-
dobně jako Conrail začátkem sedmdesá-
tých let; konkrétně šlo o sloučení společ-
ností Great Northern Railway, Northern
Pacific Railway, Chicago, Burlington and
Quincy Railroad a Spokane, Portland and
Seattle Railway. Ovšem současná ekono-
mická krize pravděpodobně povede k další
konsolidaci na poli amerických železnic. ●

subsidies, but the company’s share in long-
distance passenger transport is negligible
compared with the rest of the US transport
market.
But let us return to rail freight. The sepa-
ration of passenger services alone was not
enough to stabilise railway companies and
in the early 1970s some of them went bust.
A merger and nationalisation of six bank-
rupt carriers in the Northeast created Con-
rail, or Consolidated Rail Corporation. Major
change, however, was ushered in only by an
overall liberalisation of the rail sector and
an equalising of conditions with other types
of transport. Passed in 1980, the Staggers
Act radically curbed government interven-
tion in rail freight transport, creating con-
ditions for the introduction of contractual
rates, transport terms and an overall change
of attitude towards tailor-made agreements
with individual customers. Government
intervention was reduced basically to the
approval of company mergers and modifica-
tions to the size of the rail network.
It is evident that US railways have
retained their unitary status, i.e. in the Euro-
pean terminology they are carriers as well
as owners and operators of rail infrastruc-
ture. Hence the significance of the concept
of trackage rights, i.e. the right to run trains
on another railway’s tracks. Such rights are
generally not stipulated by law, but rather



based on bilateral agreements between rail-
way operators. The only exception is when
the government sets the granting of track-
age rights as a precondition for approving
a merger. However, there have recently
been proposals to make standardised track-
age rights conditions part of legislation, as
anticipated by the 2005 Railway Competi-
tion Act.
The total length of the US rail network is
around 228,000 kilometres, built around the
Class I railways, comprising a network of
main routes, and also including many local
lines, industrial railways etc. The network
is currently owned by seven corporations,
the most notable of which are Union Pacific,
BNSF, CSX and Norfolk Southern. The pres-
ent-day Union Pacific was created through
a merger between the original Union Pacif-
ic and Southern Pacific (or rather, by the
stronger UP’s acquisition of SP), preceded
by a series of earlier mergers. BNSF was cre-
ated by merging together Burlington North-
ern and Santa Fe. Similar to Conrail, Burling-
ton Northern itself was the product of merg-
ing a number of smaller corporations in the
early 1970s; these included Great Northern
Railway, Northern Pacific Railway, Chicago,
Burlington & Quincy Railroad, Spokane, and
Portland and Seattle Railway. The current
economic crisis is likely to spur further con-
solidation of US railways. ●

Když se kvalita stala každodenní realitou / When Quality Becomes an Everyday Reality

Jsme prvním přepravcem, který využil nabídky ČD Cargo používat elektronický nákladní list, říká Milan Uhlíř, ředitel závodu železniční dopravy Českomoravský cement a.s., nástupnická společnost, v Mokrém.

We were the first to take advantage of ČD Cargo’s offer and use the electronic consignment note, says Milan Uhlíř, director of the rail transport unit at Českomoravský cement in Mokrá.

TEXT / TEXT BY JIŘÍ KUČÍREK FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR

V oboru jste znám jako člověk, který je lídrem v zavádění moderních technologií a techniky do železniční dopravy. Co s sebou nese snaha o maximální efektivnost provozu?

V prvé řadě jsme museli zlepšit technické podmínky provozování. Zlepšení začalo už v roce 1987, kdy jsme zavedli první radiostanice v závodě Mokrá. Po revoluci a vstupu zahraničních vlastníků jsme postupně začali nahrazovat staré, technicky zaostalé lokomotivy moderními remotorizovanými lokomotivami.

Součástí této modernizace lokomotiv bylo technické vytvoření a zavedení vlastního dálkového ovládání, protože tehdejší dostupné dálkové ovládání od německé firmy Theimeg bylo finančně velmi náročné. Proto jsme s Jihlavskou lokomotivní společností a firmou TRS Pardubice začali v letech 1997 až 1998 vyvíjet vlastní dálkové ovládání, jehož základem bylo ovládání lesních traktorů. Projekt je velmi zdařilý a dnes jej využívají všichni velcí dopravci. Exportuje se i do zahraničí.

Snaha o co největší zvýšení efektivnosti musela jít i přes úspory pracovní síly...

Celé tajemství se skrývá v lidech. Protože pracuji v tomto oboru od roku 1968, zažil

jsem kompletní vývoj a technickou úroveň železniční dopravy v této společnosti. Po fúzi s českými cementárnami k 1. květnu 1998 měl závod 127 zaměstnanců. V současné době zajišťuje provoz železniční dopravy včetně poradenství a vykládky vstupních surovin 39 zaměstnanců. Tohoto stavu jsme mohli dosáhnout pouze modernizací a zkvalitněním ve všech oblastech železniční dopravy a přepravy.

Současně jsme na jednotlivých nakládacích místech předělali staré neproduktivní lokomotivy na elektrická zatahovadla, která ovládají pracovníci nakládky, respektive vykládky. Tímto technickým řešením jsme udělali výrazný krok vpřed ve snižování počtu zaměstnanců. Na jednotlivých manipulačních místech jsme nahradili lokomotivy s dvojjmennou obsluhou – strojvedoucí, vedoucí posunu – těmito elektrickými zatahovadly. V provozu zůstaly jen remotorizované dálkové ovládané lokomotivy, které zajišťují pouze přístavbu a odsun na jednotlivá manipulační místa a přetahy na odevzdávková kolejiště ČD. Tím se vytvořily podmínky pro snížení všech pracovníků v profesi vlakvedoucí, vedoucí posunu a posunovač.

Dalším organizačním opatřením bylo zavedení programu na PC od firmy Procom pro

You are known in your trade as a leader in introducing modern technologies and processes into railway transport. What does it take to make the most of your operations?

To begin with, we had to improve our technical conditions. By 1987 we started using our first walkie-talkies at our plant in Mokrá. When foreign partners stepped in after 1989, we gradually began to replace technically antiquated locomotives with modern re-engineered machines.

Locomotive modernisation went hand in hand with the development and introduction of our own remote control system, because Theimeg, the only available system at the time, was too expensive. Working with Jihlavská lokomotivní společnost and TRS Pardubice we started in 1997-1998 work on our own remote control system based on one designed for forestry tractors. Our project proved successful, is now used by all leading Czech transport operators and has been exported abroad.

In an effort to maximise efficiency you surely had to cut labour...

It’s all about people. I’ve been in this trade since 1968 and have seen the development



evidenci a odbavování vozů, což umožnilo další snížení pracovníků v profesi skladník přepravy. V současné době náš závod zaměstnává pouze pracovníky v profesích strojvedoucí, mechanik kolejových vozů, zámečník kolejových vozů a železničář-dělník překladišť. Tito lidé zajišťují jednak dálkové ovládání lokomotiv, jednak v pracovních prolukách všechny ostatní činnosti jako údržbu vozů, vykládku substrátů, údržbu kolejového svršku a zeleně. I ostatní profese, například zámečník kolejových vozidel a železničář-dělník překladišť jsou kumulované funkce.

Vozy si opravujete vlastními kapacitami?

I to byl další výrazný krok k zefektivnění provozu železniční dopravy: zkvalitnění údržby vlastních vozů. Motivem byly vysoké platby opravnám ČD, které si těmito vozy doplňovaly svoje výkony. Společnost zajistila certifikaci oprav, to znamená, že jsme si určené opravy začali zajišťovat sami a zpřísnilí podmínky pro předání a převzetí vozů od ČD. Tímto opatřením došlo k výrazným úsporám na opravách vozů Uacs. Důsledným výběrovým řízením pro střední a generální opravy jsme dosáhli dalšího výrazného snížení nákladů.

and technical change of rail transport at this firm. After a merger with the cement works on 1 May 1998, the company had 127 employees. At present, 39 staff manage rail transport, consultancy and the unloading of input materials. We have achieved this by modernising and upgrading in all fields of rail transport and shipment.

We have revamped inefficient old locomotives at our various transhipment points into electric towing vehicles operated by our loading and unloading staff. This technical solution was a major step towards significantly reducing our workforce. These unmanned towing vehicles replaced old locomotives with two-member crews – a driver and a shunting inspector. We retained only re-engineered and remotely controlled locomotives to move trains between handling points and to relegate trains to Czech Railways trackage. This fostered staff reductions in the positions including drivers, shunting inspectors and shunters.

To further streamline the organisation, we introduced Procom software to record and dispatch carriages, which helped us to further reduce our warehouse staff. At present we employ only engine drivers, wheeled vehicle mechanics, wheeled machine fitters

and transhipment workers. They operate the remote control system for locomotives and carry other activities during operational lulls, including the maintenance of rolling stock, the unloading of bulk cargo and maintenance of tracks and green spaces. Other tasks too, such as railway fitter and transhipment attendant, fall into their job descriptions.

Do you repair your carriages using your own resources?

Well, upgrading our own fleet maintenance was a major step to improve our railway operations. Previously we paid a lot to Czech Railways repair shops to help them pad their figures. But our company acquired repair certificates, which means we started to perform certain repairs and thereby increased the requirements for repairs ordered from Czech Railways. This measure helped us to achieve major savings in the repairs of the Uacs carriages. We achieved further cost cuts by calling rigorous tenders for medium-sized and general overhauls.

At the beginning, the share of carriages in repair was five percent. Then we erected a repair hall that employs modern carriage repair and cleaning technologies. This,



Českomoravský cement (ČMC)

je největším výrobcem cementu v České republice. V současné době společnost vyrábí cement ve dvou závodech: v Mokré u Brna a v Praze-Radotíně. Společnosti Českomoravský cement spolu s dceřinými společnostmi Českomoravský beton a Českomoravský štěrk jsou součástí silné mezinárodní skupiny HeidelbergCement a patří se svými 2 cementárnami, 68 betonárnami a 34 kamenolomy a pískovny mezi přední výrobce stavebních materiálů na území České republiky. Na Slovensku provozuje skupina 13 betonáren a 2 pískovny.

Českomoravský cement (ČMC)

is the largest producer of cement in the Czech Republic. The firm has two cement plants – Mokrá near Brno and Prague-Radotín. ČMC and its two subsidiaries – Českomoravský beton and Českomoravský štěrk – are part of the strong international group HeidelbergCement. With its two cement plants, 68 concrete-mixing plants and 34 stone quarries and sand pits, the ČMC group ranks among the leading suppliers of construction materials in the Czech Republic. The group has 13 mixing plants and two sand pits in Slovakia.

Podařilo se nám postavit halu na opravu vozů, kde se používá moderní technologie pro opravy a dočišťování vozů. Halou a zavedením preventivních prohlídek vozů v zimním období jsme prakticky poruchovost vozů během dvou let snížili na 0,1-0,5 promile.

Vychází vám České dráhy, nyní ČD Cargo, vstříc při zajišťování přeprav vlaků a vozů?

Součástí zefektivnění provozu a snížení počtu zaměstnanců bylo nezbytné zajištění plánovaného a koordinovaného přísunu souprav do jednotlivých závodů a odesílání ložených souprav (cementy a štěrky) v rámci vlastní společnosti. Začali jsme projednávat ještě s ČD, a.s., podmínky pro pravidelné dodávky souprav. Tento proces se postupně zdokonaloval ve spolupráci s nákupem, kdy se dodávky a nakládka začaly plánovat měsíc dopředu. Přesto ale zůstávaly výrazné odchylky mezi plánovanou a skutečnou nakládkou. Rovněž doběhy souprav byly velmi odlišné.

Ve druhé polovině roku 2007, v době, kdy vzniklo ČD Cargo – vznikl projekt Optimalizace železniční dopravy ČMC. Letitou problematiku jsme znovu otevřeli s novými pracovníky ČD Cargo a dispečerským aparátem v České Třebové, včetně projednání s jednotlivými hutěmi a elektrárnami. Vedli jsme jednání s technologií ČD Cargo a výsledkem je současný stav, kdy naše rozhodující relace s volně loženým cementem Blažovice – Be-

roun odjíždí a dojíždí podle potřeb společnosti, tzn., že večer odjede z Blažovic a ráno je v Berouně, přes den je souprava vyložena a v nočních hodinách se vrací zpět na nakládku. Obdobně jezdí soupravy se štěrkem z Tovačova, po případě Hrabůvky, do překládkové stanice Polanka nad Odrou.

Dalšího významného pokroku se nám podařilo dosáhnout v přepravě vstupních surovin, strusky, sádrovce a popílku, kdy vlaky jezdí v pevných plánovaných trasách. Tímto opatřením jsme mohli vypustit noční provoz a výrazně snížit počty zaměstnanců. Tohoto stavu jsme mohli dosáhnout také proto, že pravidelně s jednotlivými zodpovědnými pracovníky ČD Cargo vyhodnocujeme plnění grafikonu vlakové dopravy a z nedostatků zaviněných řídicími pracovníky se vyvozují konkrétní závěry.

Jak již bylo zmíněno, jste první dopravce, který využil nabídku ČD Cargo a začal používat elektronický nákladní list. Osvědčilo se Vám to?

Zavedení elektronického nákladního listu nám přinese vzájemné snížení nákladů – jak ČD Cargo, tak naší společnosti. Elektronický nákladní list v praxi znamená, že se nemusí tisknout papírové průvodní listiny, jen se elektronicky překloupí na portál ČD Cargo. Naším dlouhodobým cílem je pružně, operativně a efektivně zajišťovat potřeby společnosti. ●

together with preventive carriage checks in winter helped us to reduce the carriage breakdown rate to 0.1–0.5 per mille.

Have Czech Railways and, more recently, ČD Cargo been helpful in moving your trains and carriages?

As part of our effort to streamline operations and cut jobs we had to ensure the well-planned and coordinated delivery of trains to our plants and the dispatch of trains loaded with cements and gravels. We started to negotiate terms for regular train deliveries with Czech Railways. The process was gradually improved, also with the help of the purchasing department, which planned delivery and loading one month in advance. But there were still significant variations between the planned and actual loading figures. Train arrival times were also quite irregular.

ČMC launched a rail transport optimisation project in the second half of 2007, when ČD Cargo was being established. We raised the old issue with the new ČD Cargo staff and their dispatchers in Česká Třebová, and negotiated with metallurgical plants and power stations. We talked to ČD Cargo technical experts and designed a scheme under which our main service, hauling bulk cement from Blažovice to Beroun, would run according to the company's needs. A train leaves Blažovice in the evening and arrives at Beroun in the morning; during the day the train is unloaded and returns the next night for another load. Similarly, trains with gravel run from Tovačov or Hrabůvka to the Polanka nad Odrou transshipping station.

We have made important progress in the shipment of input raw materials, such as slag, gypsum and light ash, as trains now run on planned fixed routes. This measure allowed us to avoid night operations and significantly reduce staff. We have achieved this partly because we regularly work with ČD Cargo officials to check the timetable and make specific conclusions about failures caused by traffic controllers.

As we said, you were the first rail haulier to take advantage of ČD Cargo's electronic consignment note. Has that worked out well?

The electronic consignment note saves costs for both ČD Cargo and our company. We no longer have to print paper consignment notes, but merely send data electronically to the ČD Cargo portal. Our long-term goal is to meet our parent company's requirements with flexibility, speed and efficiency. ●

DUSS Terminal

LOVOSICE

Favorable position on European transport corridor northwest of Prague



TERMINAL OPERATIONS

Handling of containers (20'-45'), tankcontainers, swap bodies and manipulatable trailers



DEPOT SERVICES

Depot of transport units



WAREHOUSING AND TRUCKING

Collection and distribution of consignments and transport units



CUSTOMS SERVICES

Lukavecká 1189, 410 02 Lovosice, Tel.: +420 972 432 514, www.cdd-terminal.cz

Deutsche Bahn

je na krizi připravena / is Ready for the Crisis

ČD Cargo spolupracuje s předním dopravcem v Evropě ČD Cargo is cooperating with a leading European forwarder

TEXT / TEXT BY LOGISTIKA, ČTK, ČD CARGO FOTO / PHOTO BY ARCHIV DB / DB ARCHIVE

Přes podstatné poklesy, zaznamenané v Divizi dopravy a logistiky v posledním čtvrtletí loňského roku, dokázaly Deutsche Bahn (DB) zvýšit své příjmy, prodané objemy a provozní zisk v minulém roce již počtvrté za sebou. Kromě toho v roce 2008 cestovalo vlaky DB více lidí než kdykoli v minulosti.

DB současnou situaci hodnotí následovně „Dobré výsledky ukazují, že jsme připraveni překonat krizi. Náš obchodní model prokazuje své kvality. Naše společnost se opírá o tři silné pilíře, jež se vzájemně podpoří, pokud se u jednoho segmentu objeví problémy. Těchto výsledků bylo dosaženo navzdory strmému propadu v železniční nákladní dopravě. Přirozeně musíme v rámci skupiny učinit protiopatření. Tato recese nemá obdoby a zasahuje tvrdě také DB. Ale přes všechno zůstává nezměněna naše hlavní priorita: nebudeme šetřit na bezpečnosti nebo úrovni služeb, které poskytujeme zákazníkům. Oproti jiným společnostem neplánujeme žádné snižování stavu zaměstnanců ve vztahu k poklesu objemu podnikání.“

Rok 2008 byl složitý pro podnikání DB Schenker Rail v nákladní železniční dopravě vzhledem ke slabšímu vývoji, zaznamenanému v polovině roku 2008. Celkový objem nákladní přepravy vzrostl o 21,1 % (65,9 mil. t) na 378,7 mil. t. Objem přepravy vzrostl o 15 %, neboli o 14,8 mld. tkm, na celkem 113,6 mld. tkm. Ovšem důvodem této změny bylo první začlenění EWS – britské dceřiné firmy – jež byla získána koncem roku 2007.

DB Schenker Logistics zaznamenala další posílení v sektoru pozemní dopravy

v rámci Evropy, kdy počet zásilek vzrostl o 4 %. Tento nárůst byl realizován díky začlenění výsledků firem získaných v roce 2007. Objem námořní nákladní přepravy zůstal téměř nezměněn. Pokles objemu letecké přepravy kopíroval obecný trend v dopravě, pokles o 3,1 % byl mírně pod celkovou úrovní trhu. Až do 4. čtvrtletí objem pozemní a zaoceánské přepravy výrazně rostl, a to hlavně co do objemu přepravovaného nákladu. Později však nastal značný pokles způsobený slábnutím výkonu ekonomik.

Na přepravě nákladu se loni podle UIC projevila finanční krize. Zatímco ve velkých asijských zemích a v Rusku množství nákladu vzrostlo, v Evropě a USA se jeho přeprava propadla. Největší růst měřený v tunokilometrech (tunách násobených kilometry – tkm) měla Indie (8,5 %), největší pokles, o 5 %, postihl Evropu. Železniční unie očekává, že ekonomická krize výrazně zasáhne nákladní železniční dopravu i letos.

Krize loni zasáhla i české železniční dopravce. V nákladní dopravě pokles v ČR zhruba kopíruje vývoj v Evropě; celkem čeští nákladní dopravci loni zaznamenali 15,5 mld. tkm. Krize v ČR nejvíce zasáhla přepravu automobilů, černého uhlí a koksů, hutních výrobků, zemědělských a chemických výrobků a dřeva.

Složitá doba může přinést pozitivu

Ing. Robert Procházka z Hangartner Danmark uvedl v měsíčníku Logistika: Jako možné řešení vidím vzdělávání logistických pracovníků, kteří neznají nic jiného než „posvátný“ kamion. Jednou z cest, ve-

Despite a significant decline in business at the Transport and Logistics Division in the last quarter of 2008, Deutsche Bahn (DB) managed to increase its total revenue, sold capacities and operating profit for the fourth consecutive year. Besides that, more passengers travelled on board DB trains in 2008 than ever before.

DB characterises the present situation as follows: “Good results show that we are ready to weather the crisis. Our business model has demonstrated its qualities. Our company has three solid foundations which provide mutual support to one another when one segment faces difficulties. These results were achieved despite a sharp decline in rail freight. Naturally, we have had to take countermeasures within the group. This recession is unprecedented and has hit DB severely. Our priority remains unchanged: no cutting corners on safety or on the quality of our customer service. Unlike other companies, we don't plan to cut jobs proportionally to the decline in business.”

DB Schenker Rail had a difficult year due to unfavourable developments in the rail freight business, first registered in mid-2008. The firm's total freight volumes grew 21.1 percent (65.9 million tonnes) to 378.7 million tonnes. Total performance increased 15 percent or 14.8 billion tonne-kilometres (tkm) to 113.6 billion tkm. Although the reason for this increase was due to the inclusion of EWS, a British subsidiary acquired by DB in late 2007.

DB Schenker Logistics saw a further increase in European ground haulage with four percent more consignments, also a result of the inclusion of companies acquired in 2007. The volumes of sea freight remained





doucích k pozitivní změně, je využívání alternativních distribučních kanálů. Například kombinované přepravy pomocí výměnných nástaveb a intermodálních návěsů. Málokdo ví, že tento systém lze velmi přesně využívat v systémech just-in-time, kde je pro svou jednoduchost velmi vhodný. Prázdná nebo ložená jednotka křižuje vždy jen mezi terminálem a zákazníkem, a tím se eliminuje riziko pozdních příjezdů na nakládku nebo vykládku. Mnoho zákazníků, využívajících kombinované přepravy, si velmi rychle zvyklo na postupné využívání prázdných přistavených jednotek, které si operátor kombinovaných přeprav

postupně odváží tak, jak se zákazníkovi zrovna hodí. Společnosti provozující kombinované přepravy disponují desítkami volných jednotek, a proto jim nečiní problém eliminovat obrovské výkyvy ve výrobě dané firmy. Systémy kombinovaných přeprav lze velmi snadno využívat také o víkendech a svátcích, kdy silniční dopravci musí (mnohdy s cenným zbožím) stát na parkovištích. Navíc zde odpadá složitě řešení AETRu a díky využití železnice lze využívat též těžké přepravy.

Výhod intermodálního řešení je celá řada. Společnost Hangartner tento produkt nabízí velmi úspěšně již několik let

almost unchanged. A decrease of 3.1 percent in airfreight is in accordance with the current transport trends and was only slightly larger than for the freight sector as a whole. Until the last quarter, volumes of ground and sea freight had been growing significantly. Later a substantial drop set in due to the decline in economic performance worldwide.

According to the International Union of Railways (UIC), the financial crunch influenced freight transport in 2008, and will likely have a severe impact even in 2009. Whereas in 2008 freight volumes increased in major Asian countries and Russia, they declined in Europe and the US. The larg-

svým zákazníkům do severního Německa, Dánska a Skandinávie. Jde o ekologicky velmi šetrný způsob dopravy a v posledních letech na něj vsadilo již mnoho zákazníků pro velkou přesnost, kapacitu a dlouhodobou cenovou stabilitu.

Kombinované přepravy nikdy nebudou přímou konkurencí pro kamiony ani pro železnici. Je to „zlatý střed“ a pokud ho podniky začlení do svého logistického systému, z dlouhodobého hlediska chybu neudělají.

ČD Cargo spolupracuje s Německem

ČD Cargo hledá nové lokomotivy pro kontejnerové vlaky na tratích mezi Českem a Německem. Mělo by jít o několikaletý pronájem šesti strojů, v úvahu připadají například lokomotivy od německé společnosti Siemens. Lokomotivy musejí být vícesystémové, což znamená, že budou moci jezdit v různých elektrických napájecích soustavách. Cílem je eliminovat střídání lokomotiv na trase a na hranicích. Lokomotivy chce firma začít provozovat s německým partnerem DB Schenker od příštího roku. Společný projekt má posílit postavení obou firem na evropském přepravním trhu, zejména zvýší jejich konkurenceschopnost vůči silniční dopravě. Na letošní rok firma plánuje také modernizaci téměř tisícovky nákladních vozů a pokračuje v modernizaci zhruba šedesátky lokomotiv. Přes pokles přepravních výkonů kvůli krizi hodlá společnost v letech 2009 a 2010 investovat do obnovy vozidlového parku necelé 3 mld. Kč. Cargo loni přepravilo 86,2 mil. t zboží, což bylo meziročně o 6 % méně.

est performance growth in tkm was seen by India (8.5 percent) and the largest decline occurred in Europe (5 percent).

Last year the crisis hit Czech railway companies as well. Rail freight performance dropped to 15.5 million tkm. The transport of cars, black coal, coke, steel and farming products, chemicals and timber was most affected. This decline roughly parallels European trends.

Bad times have their good sides

Robert Procházka of Hangartner Danmark wrote in the Logistika monthly:

Further education of logistics staff might resolve the situation because they do not think beyond the “holy” truck. Using alternative distribution channels, for example intermodal transport with swap bodies and intermodal semi-trailers, would lead to positive change. Few know that this solution is especially well-suited to just-in-time shipments thanks to its simplicity. The empty or loaded unit travels only between the terminal and the customer, thus eliminating the risk of late arrival for loading or unloading. Many users of combined transport have rapidly become accustomed to having empty units parked outside for loading, which the operator collects at the customer's convenience. Combined transport firms have dozens of empty units and thus can easily respond to major fluctuations in the customer's production volumes. Intermodal transport systems may also be used at weekends and holidays when lorries (often loaded with valuable goods) are banned from roads. Furthermore, lorries moving by rail do not have to worry about the AETR regulations, and railroad can transport

even extremely heavy cargo. Intermodal solutions have many advantages and Hangartner has been successfully offering them to customers from northern Germany, Denmark and Scandinavia who rely on it for precision, carrying capacity and long-term price stability.

Intermodal transport will never directly compete with lorries or trains. It is a “golden compromise” and companies would not be unwise in the long-term to incorporate it into their logistics systems.

ČD Cargo cooperates with Germany

ČD Cargo is looking for new locomotives for container services between the Czech Republic and Germany. The firm wants to lease six locomotives for several years and locomotives by Germany's Siemens present themselves as a possibility. They should be multi-system locomotives so they can operate in various electrification systems and thus eliminate the need to change locomotives en route and at border crossings. ČD Cargo plans to phase these locomotives in together with DB Schenker in 2010. The joint project should strengthen the position of both forwarders on the European market and give them a competitive edge over road hauliers. Last year ČD Cargo transported 86.2 million tonnes of goods, 6 percent less than in the previous year. Despite the drop in business, the firm plans to invest approximately CZK 3 billion in rolling stock in 2009 and 2010. This year the company will modernise just under 1,000 additional freight carriages and will continue the upgrade of some 60 locomotives.



Tříděný odpad jinak / A Different Way to Sort the Rubbish

Z čeho je vytvořený ŠROTOMODEL módního návrháře Josefa Klíra?
 What is fashion designer Josef Klír’s Scrap Model made of?

TEXT / TEXT BY EVA ŠKULTÉTYOVÁ FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

Ústředním prvkem tohoto modelu je část nefunkčního větráku, ze kterého jsem vytvořil klobouk. Šaty jsou „posety“ počítačovými čipy, které byly vybrány v barvě šatů, aby do- tvořily dokonalost modelu.

Kdo přišel s tímto nápadem?
 Byl jsem osloven firmou zabývající se třídě- ným odpadem.

Jak dlouho trvala realizace?
 Tři týdny i s návštěvami skládek odpadu...

Je možné tento model opravdu nosit?
 ...nic není nemožné...

Existují ve Vaší kolekci ještě další podobné modely?
 Vytvořil jsem tuto jednorázovou kolekci na základě oslovení „šrotofirmou“...

The central feature of this model is a frag- ment of a defunct fan, which I converted into a hat. The dress is covered with com- puter chips matching the colour of the dress to perfect the model.

Who came up with this idea?
 It has been ordered by a rubbish recycling company.

How long did you work on it?
 Three weeks, including visits to rubbish dumps.

Is it possible to actually wear this model?
 Nothing is impossible...

Are there other similar models in your collection?

I have created this one-off collection based on an order from this recycling firm. It was a nice game... Normally I don’t do scrap models.

What are your favourite material and colour?
 I like all materials that are made WELL. My favourite colour? A range of shades from green to turquoise.

What are you working on now?
 On a collection of wedding dresses for a salon in Bratislava.

What will you wear in the summer?
 Summer stuff... I’m not a trendy designer. Everyone should wear what feels good to them.

Who would you say is Bohemia’s fashion icon?
 In Bohemia ... Dara the Slovak...

Which international designer never dis- appoints you?
 J. P. Gaultier, John Galliano...

Do you prefer extravagance or elegance?
 I like originality and individuality.

Do you think taste can be learnt?
 Bad taste can be rectified. But a sense of com- bination is something you are born with.

Can you imagine designing ready-made clothes?
 I don’t have to imagine that – I’ve success- fully gone through that experience.

When did you decide to become a fashion designer?

Byla to fajn hra...
 Běžně šrotomodely nevytvářím.

Jaký je Váš nejoblíbenější materiál a barva?
 Mám rád „všechny“ DOBŘE zpracované ma- teriály. A barva...? ...zelená, její škála od- stínů až do tyrkysových tónů ...

Na čem právě pracujete?
 Na kolekci svatebních šatů pro bratislavský salón.

Co se bude nosit v létě?
 Letní věci...xi, xi...
 Nejsem trendový návrhář...
 Každý by měl nosit to, v čem se dobře cítí.

Kdo je podle Vás módní ikonou v Čechách?
 V Čechách...slovenská Dara...

Který světový návrhář Vás nikdy nezklame?
 J.P. Gaultier, John Galliano...

Máte raději extravaganci, nebo eleganci?
 Mám rád originalitu a osobitost...

Myslíte, že se dá vkusu naučit?
 Můžete usměrnit nevkus...
 S citem pro „kombinace“ se člověk rodí.

Dovedete si představit, že byste navrho- val konfekci?
 Nemusím si to představovat, tuto zkušenost mám již úspěšně za sebou.

Kdy jste se rozhodl, že budete módním návrhářem?
 Módním návrhářem mě začali nazývat novi- náři. Jsem „krejčí“, který má nápady, a koní- ček se mi stal prací.

Kde budete trávit dovolenou?
 S Blue Stylem v Egyptě...

Jaký je Váš nejmilejší dopravní prostředek?
 Mé auto...

Kde nejdále ve světě jste byl?
 V New Yorku...

Jaké je Vaše vysněné místo, kam byste chtěl podívat?
 Nemám konkrétní vysněné místo...

Jaká je Vaše nejlepší a nejhorší zkuše- nost s vlakovou dopravou?
 Vždy, když včas a v pořádku dorazí blízká osoba cestující vlakem...
 ...nejhorší byla předrevoluční nekonečná cesta vymrzlým zimním spojem.



It was journalists who started calling me a fashion designer. I’m a tailor, whose ideas and hobby became his job.

Where will you go for holiday?
 With Blue Style to Egypt.

What is your favourite means of transport?
 My car.

What’s the farthest place you’ve been to?
 New York.

What is your dream holiday trip destination?
 I don’t have a specific dream place.

What are your best and worst experienc- es with train travel?
 The best is whenever someone close to me arrives by train on time and unharmed. The worst was a never-ending winter trip on a freezing cold train before 1989.

Železničář do morku kosti / A Railwayman to the Bone

Je velmi jednoduché být charismatický ve třiceti, ale udržet si charisma v 77 letech, to už je kumšt. Celý život zasvětil železnici a je považován za otce transformace Českých drah.

It is very easy to be charismatic when you're 30, but to be charismatic at age 77 is an art. Pavel Řezáč has devoted all his life to the railway and is considered the father of the Czech Railways transformation.

TEXT / TEXT BY OLGA BRETTOVÁ FOTO / PHOTO BY JAN ZAVŘEL

Říkáte o sobě, že jste tělem i duší „ajzn-boňák“. Kde jste sbíral zkušenosti?

Tak to musíme na začátek. Ve Francii. Já vlastně začínal v informatice, původně jsem vystudoval pražskou techniku a k železnici jsem se dostal jako slepý k houslím. Tenkrát si mě vybral Louis Armand, úžasný člověk, který byl prvním prezidentem Euratomu, členem Francouzské akademie. To byl můj šéf, persóna evropského formátu plná velkých myšlenek. Tenkrát tam byli lidi líní myslet, a on potřeboval čerstvý vítr. Mým prvním úkolem bylo připravit světové sympozium v Paříži o železniční kybernetice v roce 1963. A to mělo úspěch. Pak následovalo sympozium v Montrealu a poslední v Tokiu. Také jsem pracoval na nové strategii železnic v měnicích se podmínkách evropského dopravního trhu a na studiích rozvoje evropské železniční infrastruktury, včetně např. tunelů pod kanálem La Manche a pod Alpami. Celá práce se vlastně týkala dlouhodobého rozvoje železničních tratí po celé Evropě. Ta práce mi dala úžasný rozhled a donutila mě k dalšímu studiu. Moje kariéra skončila v roce 1970, kdy jsem byl telegramem odvolán a označen za nepřitele socialismu a Sovětského svazu. A téměř dvacet let jsem nesměl být vidět. Až v roce 1990 jsem nastoupil na ministerstvo dopravy, odtud jsem za půl roku utekl do Českých drah. Tam jsem, už v jiných podmínkách, začal rozjíždět mezinárodní spolupráci.

You say you are a rail man, body and soul. Where did you gain your experience?

Well, let's go back to the beginning. It was France. Actually, I started with IT; I studied at the Czech Technical University and railways just fell into my lap. Louis Armand handpicked me; he was a great man, the first president of EURATOM, a member of the Académie française, he was even proposed for president. He was my boss, a man of European stature, always brimming over with ideas. The people around him were too

Ing. Pavel Řezáč

se narodil v roce 1931.

Vystudoval ČVUT v Praze, ekonomicko-statistický institut v Moskvě, dálkově aspirantu ru na VŠDS v Žilině. Pracoval v Mezinárodní unii železnic v Paříži, na Ministerstvu dopravy a Generálním ředitelství Českých drah. Je ženatý a má dvě dcery a syna.

Pavel Řezáč

Born in 1931, he graduated from the Czech Technical University in Prague and an economy and statistics institute in Moscow; he did distance doctoral studies at VŠDŠ in Žilina. He has worked for the International Union of Railways in Paris, the Czech Ministry of Transport, and the General Directorate of Czech Railways. He is married and has two daughters and a son.

lazy to think and he wanted fresh air. My first task was to prepare a worldwide symposium on Railway Cybernetics in Paris, in 1963. It was a success. Then we had a symposium in Montreal and the last one was held in Tokyo. I also helped draft plans for a rail connection under the English Channel and through the Alps; my project basically had to do with the long-term development of railways throughout Europe. My work gave me immense insight and made me study even more. My written French was better than that of a born Frenchman, but it took four years to achieve that. My career ended in 1970, with a telegram that sacked me and labelled me an enemy of socialism and the Soviet Union. I was not to be seen for almost 20 years. In 1990 I had a job at the ministry of transport but within six months I changed sides in favour of Czech Railways. The conditions had changed and I started to work to develop international cooperation.

You have written the scenario for the transformation of Czech Railways...

Well, it wasn't just me; other people were involved in the project, including Messrs Malina, Čermák, Rozsypal and Kocourek. We mainly wanted to introduce Czech Railways to new management methods geared for maximal prosperity and to move the company towards the transport market and



*„...těžký kamion opotřebuje svou jízdou silnici více než 10 000 lehkých osobních vozidel...“
“A lorry will do more damage to the road than 10,000 light vehicles.”*



Vy jste vytvářel koncepci, Vy jste vlastně psal scénář transformace Českých drah...

No, nejen já, na této práci se podíleli i jiní. Pan Malina, Čermák, Rozsypal, Kocourek... Hlavním cílem bylo naladit podnik na nové metody hospodaření, na maximální prosperitu, orientovat se na dopravní trh a na zákazníka. Samozřejmě, že aspektů bylo víc, ale to bychom tady byli do rána. První podmínkou pro samostatné podnikání nové akciové společnosti bylo jasné rozdělení majetku a odpovědností mezi ČD (dopravce) a státem (majitel dopravní infrastruktury a objednavatel služeb ve veřejném zájmu). Státní organizace České dráhy od svého vzniku v roce 1993 fungovala v podmínkách, kdy musela pokrývat státem neuhrazenou část prokazatelné ztráty z osobní dopravy, současně výrazně klesla zisková nákladní doprava, a přesto se ČD dařilo držet funkčnost železniční dopravy a dostát všem závazkům vůči státu ovšem za cenu celkového zaostávání a chátrání, protože nezbývaly zdroje pro obnovu a rozvoj. Transformační zákon byl po složitých jednáních a lobování ve sněmovně i senátu schválen až v roce 2002. Jedním z bodů bylo také cílené PR působení na širokou veřejnost, abychom získali podporu lidí, kteří si uvědomí, že jsou to oni, kdo hradí opravy silnic poškozených kamiony.

Když jste se zmínil o kamionech, tak mě napadá jen jedno: je jich víc a jsou všude.

Cítíte vůbec nějaké pozitivní změny?

Ale ano, teď když se na to můžu dívat s lehkým odstupem, vidím, že věci jdou dopředu. Je to ovšem proces dlouhodobý a navíc finančně náročný. Málokdo si například uvědomí, že opotřebením silnice či dálnice roste se čtvrtou mocninou růstu hmotnosti silničního vozidla. Jednoduše to lze říct tak, že průměrně těžký kamion opotřebuje svou jízdou silnici více než 10 000 lehkých, třeba osobních vozidel. To znamená, že za katastrofálním stavem vozovek stojí přetížené kamiony a to je také důvod, proč se musí přísně rozlišovat různé hmotnosti automobilů a podle toho je také zpoplatnit. Do jisté míry zdeformovaný dopravní trh narušuje působení tržních mechanismů, což má nepříznivý vliv na fungování tržní ekonomiky. A odstranění těchto deformací leží na bedrech ministrů dopravy celé Evropské unie.

Jak si užíváte důchodu? Prý jste stále na chalupě?

Já jsem aktivní důchodce jen tři roky. Sice jsem šel do důchodu už dřív, ale teprve poslední roky si ho vychutnávám. Teď jezdím na chalupu jen na víkendy, a když se počasí ustálí, tak jsem tam nepřetržitě půl roku. Ale žádný zahrádkář nejsem a tam se ani zahradničit nedá: dávám prostor tomu, co roste samo, jako je rybíz, angrešt a maliny. Chřibská, kde mám chalupu, je u hranic, v Českém Švýcarsku. Je to nádherné místo, kde se dá jezdit na kole. ●

the customer. There of course were many other aspects in the game but we would have to spend the night naming them.

A well-functioning business is based on balanced books and funds enough to renew and grow. The state-owned Czech Railways had, from its inception in 1993, to cover part of the loss from passenger transport, while its profitable freight transport business significantly declined. Still, Czech Railways managed to keep its functions and meet all its obligations vis-à-vis the state.

After long negotiations and considerable lobbying efforts, the transformation bill was passed in 2002. We aimed at persuading the public, through a dedicated PR campaign, that it is they who will ultimately pay for the damage to roads caused by lorries.

There are now ever more lorries in ever more places. Can you see a change for the better coming?

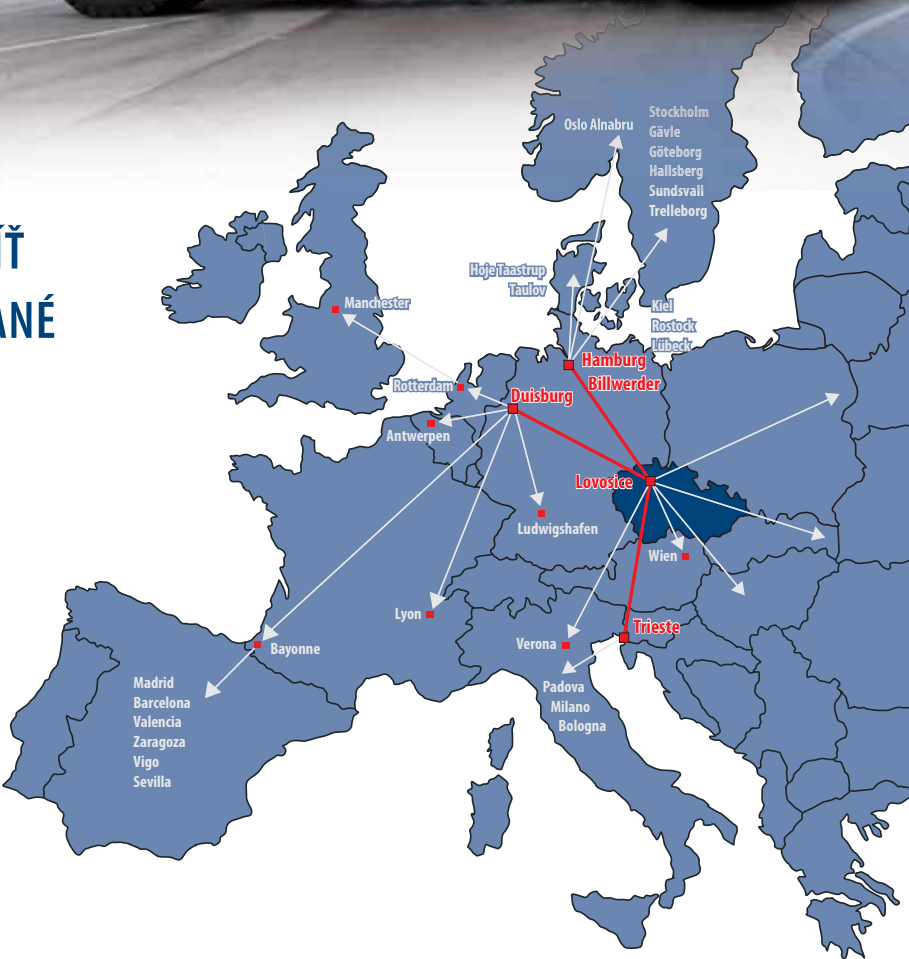
I can and, looking from a safe distance, I can see some progress. It will take time and money. Few people know that the wear and tear of a road or motorway increases by the fourth power of the weight of the vehicle. Briefly stated, an average lorry will do more damage to the road than more than 10,000 light vehicles, such as passenger cars. Overloaded lorries are the main culprits responsible for the disastrous condition of our roads and that's why we want to categorise vehicles by weight and charge tolls accordingly. The transport market is partly deformed and that has an unfavourable impact on the mechanisms of the market economy. All EU transport ministers must make good on these deformations. Three years ago I wrote a report entitled The Harmonisation of Transport Market Terms as the Main Precondition of Shifting Transport from Road to Rail, and now I watch how it is becoming a reality.

Are you enjoying your retirement? Some say you spend most of your time in your summer house.

I have been in active retirement for about three years. I retired a bit earlier but I have really enjoyed only the past three years. I visit my cottage at weekends and, weather permitting, I am there six months of the year in a stretch. I'm no big gardener and the place is not suited for gardening, anyway; I give space to plants that simply grow – red currants, gooseberries and raspberries, that lot. The village of Chřibská, where my weekend house is, is in Bohemian Switzerland, close to the German border. It is a beautiful place and you can ride your bike there. ●



**BOHEMIA EXPRESS PROPOJUJE SÍŤ
EVROPSKÝCH VLAKŮ KOMBINOVANÉ
DOPRAVY SE SÍTÍ ČD CARGO.
NAPOJENÍM NA EVROPSKOU SÍŤ
ZÍSKAL DUSS LOVOSICE VLAKOVÁ
SPOJENÍ SE 40 TERMINÁLY
KOMBINOVANÉ DOPRAVY
V 11 ZEMÍCH EVROPY.**



BOHEMIAKOMBI
KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE

WWW.BOHEMIAKOMBI.CZ

Život je vlastně vždycky karneval / Life is a Carnival

A dalo by se říct – co národ, to karneval a masopust
Each nation has its own carnival

TEXT / TEXT BY RAÚL CAPOTE, JIŘÍ ŠKUBA FOTO / PHOTO BY PROFIMEDIA

Lidský život je oscilací společnosti i jedinců mezi chladnou věcností a emotivním transem. První je užitečnější, druhé je zábavnější. Na jižní polokouli jako by víc platilo: teď se zblázníme, a pak se uvidí; na severu se drží při třeštění víc při zdi – pozítří je také den. Na severní polokouli vždycky museli myslet víc na zásoby – měsíc radovánek byl znám také jako úmor a zřejmě původní smysl karnevalů a masopustů (karne vale, čili sbohem, maso) byl nějak přežít do nového období, kdy příroda začala jakž takž pootevírat dveře do své vyjedené spižirny.

Karnevaly v Latinské Americe

Zde je pravý karneval oslavou tolerance, takřka vše je dovoleno a jak by řekli Italové – při karnevalu je možné všechno.

Tato odvázanost vyvolává obrovské uvolnění v „carnavaleros“ – účastnících karnevalu. Avšak za podmínky, že vše, co se stalo během karnevalu, bude zapomenuto při návratu domů, což je nyní, v éře antikoncepce, nepoměrně snazší než dříve.

Pravzory karnevalu pocházejí už z antického světa (např. sloužící a pání si při římském svátku saturnálií prohodili úlohy) a k jeho obrodě došlo ve středověku. Do Ameriky jej přenesli španělští kolonizátoři a tam jej obohatili otroci dovezení z Afriky. Původně při svých povyraženích skrývali tváře pod maskami, aby mohli kritizovat

Human life is an oscillation of society and the individual between cool materiality and emotive trance. The former is more useful, the latter more entertaining. The southern hemisphere seems to think, let's go crazy now and we'll see what comes tomorrow, while the northern hemisphere is austere on antics, for tomorrow is another working day. The northerners always had to think about amassing supplies; the month of merriment was also a month of self-denial; after all, the original meaning of carnival (“carne vale” or “farewell to meat”) was to survive until the next season, when nature again opens the half-eaten granary.

Latin American carnivals

Here the carnival is the celebration of tolerance; practically everything is permitted, and as Italians say, everything goes in carnival. The merriment unleashes extra tolerance among the “carnavaleros”. The one condition is that anything that happens during the carnival shall be forgotten when they go home – an incomparably easier condition to meet now in the contraceptive age.

The primary carnival forms date from antiquity (when landowners and their servants switched roles during the Roman festival of Saturnalia) and were revived in medieval times. Spanish colonialists introduced the custom to America, where it was

enriched by slaves imported from Africa. The feasting folk initially hid their faces behind masks so they could criticise their masters without being recognised and punished, and so they could get away with offending deities or worshipping their dead. The feast was dismissed as scandalous, crude and eccentric, and was banned in some countries. Yet popular will prevailed and the carnival lived on, in many forms.

Every carnival has a different genesis and its tradition has adapted to the native and immigrant populations. Some carnivals are as majestic and legendary as that in Rio de Janeiro, considered to be the world's most grandiose and inventive. The forty-day carnival in Montevideo is one of the longest; the New Orleans carnival is French-tinged, while Bolivia's Oruro celebrates its carnival to honour the Virgin of Candelaria. There are many unique carnivals that display unique features and tell the history of nations and people.

The carnival queen and her suite

Many carnivals elect their queen from many hopefuls. She should be beautiful, curvaceous, eloquent and culturally adept; those in the know add pelvis gyrations to the winning inventory. Pretentious beauties run the gauntlet to sort out their less-endowed rivals until the queen is elected, along with her six princesses and light-bearers.



mocné bez rozpoznání, a vyhnuli se tak následným trestům, nebo aby podobně bez-trestně mohli činit narážky na svá božstva či při uctívání svých mrtvých. Takto slavené svátky byly považovány za „skandální, ohroblé a výstřední“, a proto také byly autoritami v některých zemích zakazovány. Vždy ale zvítězila vůle lidu a karneval se v různých formách předváděl.

Každý karneval má odlišnou genezi, tradice byly přizpůsobovány původnímu obyvatelstvu i přistěhovalcům. Některé karnevaly jsou majestátní a legendární jako karneval v Rio de Janeiro, který je považován za největší a nejnápaditější na světě. Karneval v Montevideu, trvající čtyřicet dní, patří k nejdelším, karneval v New Orleans se pyšní místním koloritem ve francouzském stylu, karneval v Oruru v Bolívii si dodnes udržuje náboženský styl díky uctívání Panny candelarijské. A mohli bychom jmenovat mnoho dalších, které mají osobité rysy a jsou živoucím dědictvím národů a obyvatel měst.

Královna karnevalu a ti druzí

V době karnevalu je z mnoha kandidátek volena královna karnevalu. Vybírá se údajně pro svou krásu, křivky, výřečnost a znalost kulturního dědictví, znalý divák by ještě dodal podle velikosti výkyvu v kyčlích. Krásné pretendenty absolvují při výběru kola, ve kterých procházejí nejprve uličkou, ve druhé fázi se z předběžných kandidátek vyřadí ty méně

obdařené a v poslední se zvolí královna a jejích šest princezen či světloňošů. Nejslavnější královnu i karneval na světě má Rio de Janeiro. Během slavností pak její krásu zvýrazňují kulhaví ďáblové v pláštích pokrytých zrcadly a třešticí tanečníci a bizarní i nádherné kreace různých postav. Někteří zesměšňují středověké pány, jiní se prezentují převleky čistě africkými či nesčetnými a nepředstavitelnými výtvary lidové fantazie. Tanečníci a muzikanti, doprovázeni alegorickými vozy přetékajícími světly a ozdobami, projíždějí ulicemi a náměstími, a vyprávějí tak historii skutečnou i smyšlenou.

Slova písní, rytmy hudby a city Latinoameričanů oslavují život, protože – jak říkají Kubánci – „život je vlastně vždycky karneval“.

Veselé bláznění s rozumem počesku

Období radovánek se obvykle krylo s časem, kdy bývá méně práce. Moderní společnost tato spojení stírá, a tím se oslabují i původní přirozené prameny svátků a různých zvyklostí se životem. Podíváme-li se na jejich řetězec třeba na české vesnici, bylo zřejmé, že život probíhal pěkně od akce k akci a vždy bylo na co se těšit, pokud ovšem nepřišla pracovní sezóna, kdy se nemyslelo na nic než na žně, po kterých však přišly samozřejmě dožínky.

Od masopustu nastává období půstu – tedy „úkladu v těle i duši“, od Zeleného

Rio has the most famous queen and carnival. During the festivities, the queen's beauty is enhanced by the presence of lame devils with mirror-studded robes, frantic dancers and wonderful impersonation scenes. Some performers mock medieval masters, while others wear genuine African costumes and masks expressing untold creations of pure fantasy. Dancers and musicians ride on fancily illuminated and variously decorated carriages through streets and squares, telling true stories and those inspired by fantasy.

In Latin America, songs, rhythms and emotions celebrate life, for as the Cubans say, life is a carnival.

Merriment within reason, the Czech way

For Czechs, merriment traditionally overlapped with a period of rest from work. Modern ways have obliterated this connection but also weakened the original rationale for holidays and life customs. In a Czech village, life manifestly proceeded from one event to the next; there was always something unusual to look for until the working season came, when harvest was the goal, crowned of course by the dožínky harvest festival.

Masopust (Czech for Shrovetide, literally “abstinence from meat”) dissipated into Lent – or the purification of body and soul. From Maundy Thursday to Easter Monday, all days



čtvrtku až po Červené pondělí mají jednotlivé dny před Velikonocemi a v jejich průběhu svá jména s „manuály“, co dělat a jak se chovat. Měsíc květen – čili máj – přál zamilovaným se stavěním májek a májů. Letnice a svatodušní svátky byly spojeny s oslavami panenské čistoty, mládenecké síly (zřejmě jako cena na odškodněnou pro ty, kteří v měsíci lásky neuspěli), s očistou studánek, s průvody královniček či jízdami králů. Svatodušní svátky jsou českáním na Ducha svatého zpodobňovaného bílou holubicí, která měla přiletět v pondělí po svatodušní neděli. Pak je svátek Nejsvětější Trojice a na Boží tělo, spojované pře-

before and during Easter have their special names and how-to manuals. Thus, the month of May was a lovers’ month, and maypoles were erected. Pentecost and Whitsun were a celebration of pure female virginity and young male strength (probably to pay consolation to those who failed to find a mate in the month of love), the cleaning of the wells, queen processions and rides of kings. Pentecost is a period of waiting for the Holy Spirit who, disguised as a white dove, would descend upon us on the Monday after Whitsun. Then there were Trinity Sunday and Corpus Christi, when processions were held and young girls dressed in white and

pink scattered flower petals on worshippers from their baskets during their parade. This entertainment industry was quite natural and self-supported, being associated with the local environment and lifestyle and utilising local celebrities, their creative potential and all those who wanted to take part, thus perfecting human relationships and honing human characters in unusual situations. People appreciated the healing importance of such events for each of them and their community as a whole. Clergyman and writer J. Š. Baar, a born sociologist of Czech rural life, wrote about legendary south Bohemian farmer Jan Cimbura’s expulsion from

devším s procesím, se vždy těšily a snad ještě těší dívky, které dostaly slavnostní bílé a růžové šaty a rozhazovaly cestou květinové plátky z košíčků. Jak přirozeně fungoval tento zábavní průmysl z vlastních zdrojů, spojený s prostředím a životem, využívajícím místních hvězd a jejich tvůrčích schopností včetně každého, kdo se chce zúčastnit, prohlubující lidské vztahy a charaktery v ohniscích neobvyklých situací... Lidé věděli i o terapeutickém významu těchto akcí jak pro jednotlivce, tak pro místní societu. Přirozený sociolog českého venkova, kněz a spisovatel J. Š. Baar, popisuje ve své kronice o pověstném jihoče-

kém sedláku Janu Cimburovi, jak hospodář vyžene mladého Jana, kterému se nechce na posvícenskou tancovačku do hospody. Obhájí celoroční střídmost a dává za příklad sebe a svou uměřenost. – „Ale o posvícení jako bych to nebyl já,“ říká. „Furie se mne zmocní, peněz nelituji. Vybouřím se tak na celý rok.“ Otázkou je, zda se k vyzkoušené psychohygieně našich předků nevrátit – pár rozbitých mládeneckých nosů při bujně venkovské tancovačce je pro společnost podstatně menší cena než města zohyžděná barevnými čmáranicemi graffiti a vyjící techna. ●

home by his landlord, because Jan did not want to go to a country dance in the local pub. The landlord advocates year-round moderation and gives himself as an example of austerity. “But come the feast, I am not myself,” he says. “My furies take hold of me, and I spend a dime. That makes me meek for the rest of the year.” Shouldn’t we really revive the time-honoured mental catharsis of our forefathers? A few anxious noses would bleed after a proper village ballroom fight, but that would cost us less than towns disfigured by many-coloured graffiti and howling techno music. ●

Chůze / Walking

Pěší cesta k radosti a volnosti / A Path to Joy and Freedom

Naši předkové považovali chůzi za samozřejmost a vnímali nejen její dopravní efekt.

Our ancestors considered walking a matter of fact and recognised its role in transport and general well-being.

TEXT / TEXT BY JIŘÍ ŠKUBA FOTO / PHOTO BY IVAN BOHUŠ, PROFIMEDIA

Už se vám stalo, že jste přijeli autem k pěkné hospůdce, do které jste jindy zašli na delší procházce, a najednou jste zjistili, že zdaleka není tak milá a útulná, jak jste si mysleli?

Hospůdka byla stejná, to jenom vy jste nebyli nadopováni přirozenými endorfiny – hormony pohody z hodinové chůze.

Doporučovaný doping

Naši předkové považovali chůzi za samozřejmost a vnímali jak její dopravní efekt, tak vliv na pocit zdraví a pohody. Člověk ujde neuvěřitelné vzdálenosti, a to mu dává pocit volnosti. Básník Karel Hynek Mácha, milovník pěší chůze, si zašel tu do Krkonoše, tu do Benátek, a při svém (posledním) výletu s přáteli došel v jednom dni z Prahy

na Křivoklát a Týřov. Tam přespali a druhý den si odtud básník odskočil přes Slaný do Litoměřic, aby si tam domluvil zaměstnání. A nemusel to být zrovna šestadvacetiletý neposedný romantik – stačil pravidelný trénink, tak samozřejmý, jako mívali naši předkové třeba v podobě celodenního pobíhání po hospodářství (anebo po městech bez tramvají). Jenom zorání jednoho hektaru pole znamenalo nachodit při zhruba pětadvacetimetrové šířce brázdy na čtyřicet kilometrů, a to ještě nepočítáme dřinu s vedením pluhu.

Charta chůze

Člověk potřebuje vědomí prostoru – nejen v rámci svého obzoru, ale i kam skutečně fyzicky může dojít. V Praze jsme byli svědky

Have you ever driven to a nice pub which you previously visited during a long hike and have suddenly discovered that it's really not as nice and cosy as you thought? The pub was the same but you have not been high on natural endorphins – well-being hormones generated during a long walk.

Recommended doping

Our ancestors considered walking a matter of fact and recognised its role as a means of transport as well as its influence on health and one's sense of well-being. Man can walk unbelievable distances and that gives him a sense of freedom. Poet Karel Hynek Mácha, who loved hiking, sometimes walked to Krkonoše, at other times to Venice and on his last trip with friends he walked in one day from Prague to Křivoklát and Týřov. Having spent the night there, the poet went the next day through Slaný to Litoměřice to arrange a job there. And you did not have to be a 26-year old restless romantic to walk this far – regular practice, so normal to our great-grandfathers who kept running around the farmstead (or around cities without trams), was enough. Ploughing a one-hectare field with a 25-cm plough meant walking about 40 km, not to mention the toil of leading the plough.

Charter of walking

Man needs a sense of space – not only of what he can see but also the space to where he can walk. Prague witnessed an architec-

architektonického zločinu, který přefal živý střed města magistrálou a psychologicky uzavřel prostor „nad Muzeem“ a „pod Muzeem“. Jak důležitý je tenhle pocit prostoru pro psychické zdraví člověka, si vnímavější lidé všimli už dávno.

Přitom je tolik důvodů, proč chodit. „Chůze je pohodlná, nevyžaduje žádné zvláštní vybavení ani pravidla, je sama o sobě bezpečná. Chodit je stejně přirozené jako dýchat,“ vystihl podstatu John Butcher, jeden ze zakladatelů charty Walk 21, což je jakési mezinárodní hnutí za pěší chůzi. V nespočetných studiích (viz www.walk21.cz) dokazují, že chůze je zdravá, snižuje riziko

tural crime whereby the lively city centre was sliced apart by the magistrála artery, psychologically dividing the space between “above the Museum” and “below the Museum”. The more perceptive among us realised long ago how important this sense of space is for people's mental health.

Meanwhile, there are so many reasons for walking. “Walking is comfortable, requires no special gear or rules and is safe. Walking is as natural as breathing,” says John Butcher, one of the founders of the charter Walk 21, an international movement in support of walking. Many studies (see www.walk21.com) have shown

that walking is healthy, lowers the risk of lifestyle diseases, and is cheap and beneficial for cities and their inhabitants. Cities around the world, and recently even the Czech ones, are starting to realise this.

The need to better formulate urban planning targets has prompted the introduction of the concept of “walkability”. Its main principles were set in the 1970s by Danish architect Jan Gehl, who noticed that some, even ambitious, urban projects just do not work.

“Stairs and steps are liked much more by designers than their users,” reads one of Gehl's precepts compiled in his book Life





civilizačních nemocí, je levná a výhodná pro město i obyvatele. Světová, a trochu už i česká města si to začínají uvědomovat. Aby bylo možné požadavky lépe formulovat, vznikla veličina „walkability“, což by se dalo přeložit asi jako „choditelnost“. Hlavní zásady položil už v 70. letech dánský architekt Jan Gehl; právě on si povšiml, že některé, třeba i ambiciózní, projekty urbanistů prostě nefungují.

„Schodiště a stupně mají mnohem raději projektanti než jejich uživatelé,“ zní třeba

between Buildings. Gehl also introduced the concept of “perceived distance” to reflect that fact that a one-kilometre walk is not always equally long. In Prague, for example, Charles Bridge is longer than Barrandov Bridge – yet it is obvious that crossing the latter is so much more painful.

The English are relearning to walk, and they are starting from a young age. “You may come across a woman pushing a shopping trolley with a dozen or so chil-

dren in tow,” the Guardian reports in a 2000 article on “walking buses”. A school-child waits for its arrival outside his or her house, then throws his or her school-bag into the shopping trolley and “gets on” by grabbing the string. Parents take turns driving, with one walking in the front and another in the rear. In this way, many children can be transported to school easily and on foot. And chances are they will like walking and will, in the future, take their private walking bus rather than driving a car. Because frankly, those morning traffic jams are largely caused by parents who “drive kids to school so they don’t have to walk”.

People are half-horses (but not all of them)

Measured in horsepower, man is capable of almost unbelievable performance when it comes to carrying a load. When James Watt started to manufacture and sell his upgraded steam engine, he needed to compare its output with the performance of then commonly used animals. He came up with the following definition: One horsepower equals the output of a constantly working horse turning a mill wheel 12 feet in diameter 144 times per hour and lifting a load of 180 pounds. He studied the output of a mine pony, which he judged to be about half as powerful as a horse. So, if we divide those 180 pounds by two (arriving at 90 pounds – just over 40 kg) and realise that the pony’s speed walking around the wheel is about the same as walking in difficult terrain, we arrive at the output of sherpas. And in reality we can do much more, even without going to the Himalayas. Laco Kulanga, manager of the chalet Skalnatá chata and a guide in the High Tatras, has been carrying loads through the mountain valleys for more than 30 years. Kulanga holds the record of hauling 151 kg up to the chalet Téryho chata. It looks as if Mr Kulanga could put to shame not only Mr Watt’s ponies but also those mine horses whose average output defined the horsepower. On the other hand, those horses were probably poorly fed and less motivated in the dark compared with Kulanga’s mountain euphoria. And when we look at an average human (how many of us could carry as little as 25 kg to Téryho chata?), a pony remains a pony, horse a horse, and a human a human.

Still the best place to be is the mountains, just like Mr Kulanga, because there you get a double doping – endorphins from walking as well as from the beautiful surroundings. ●

jedna ze základních Gehlových pouček, které sepsal v knize Život mezi budovami. Gehl také zavedl veličinu „zážitková vzdálenost“, což znamená, že pro chodce není kilometr jako kilometr. Karlův most v Praze je například delší než Barrandovský, ale který je pro chodce k „nepřejítí“, je nasnadě.

Angličané se zase učí chodit a začínají už od malička. „Když uvidíte paní s nákupním vozíkem, jak jde po ulici a za sebou má na šňůře asi patnáct dětí, nelekejte se,“ upozorňuje britský Guardian. Právě tak funguje walking bus čili pěšibus. Dítě vyjde z domu a vyčká na jeho příchod. Hodí si zavazadlo na nákupní vozík a „nastoupí“, čili chytí se šňůry. V roli řidiče se střídají rodiče, jeden jde vpředu a druhý vzadu. Tímto způsobem lze do školy dopravit jednoduše a pěšky spoustu dětí. A lze doufat, že si chůzi oblíbí a budou i v budoucnu využívat k dopravě raději než auto svůj soukromý pěšibus. Ony totiž ty ranní špičky jsou z velké části za přispění rodičů, kteří „hodí dítě do školy, aby nemuselo pěšky“.

Člověk je půl koně (ale jen některý)

Zdánlivě neuvěřitelné jsou i výkony lidí při přepravě nákladů ve srovnání s přepočtem na populární koňskou sílu. Když začal vyrábět a prodávat jím podstatně vylepšený parní stroj, potřeboval pan Watt pro své zákazníky nějaké srovnání s výkonem tehdy běžně využívaných zvířat. Vymyslel následující definici: Jedna koňská síla je rovna výkonu, který podává soustavně pracující kůň, který zapřažený v žentouru zdvihá náklad 180 liber a ujde při tom za hodinu 144 koleček o poloměru 12 stop. (Výkon studoval na důlním poníkovi, u kterého odhadoval asi poloviční výkon ve srovnání s koněm.) Když tedy těch 180 liber dělíme dvěma (tedy devadesát liber, to není ani padesát kilo, a poníková rychlost kolem žentouru je přibližně rychlost chůze v namáhavějším terénu), zjistíme, že jsme na výkonnosti horských šerpů. Vlastně na podstatně vyšší, a to ani nemusíme do Himálají. Laco Kulanga, správce Skalnaté chaty a tatranský šerpa, už více než třicet let vynáší náklady tatranskými dolinami. Vlastní rekord 151 kg vnesených na Téryho chatu. Vypadá to, že by pan Kulanga mohl zahanbit nejen páně Wattovy poníky, ale i ty důlní koně, podle jejichž průměrné výkonnosti byla slavná HP určena. Faktem ovšem je, že ti koně byli asi hůře živení, ve tmě měli menší motivaci, než je horská euforie, a když se to přepočte na lidský průměr (kolik z nás by vyneslo na Téryho chatu jen dvacetipětikilový náklad?), poník zůstane poníkem, kůň koněm a člověk člověkem. Nejlépe ovšem v horách, jako pan Kulanga, protože tam se dopuje dvakrát – euforigeny z chůze a z horského prostředí. ●





Pivní vlaky vyjíždějí z Plzně / Beer Trains Dispatched from Plzeň

Vlaky vozí po celé Evropě také proslulé plzeňské pivo
The spectrum of goods moved across Europe by rail
now includes the famed beer from Plzeň

TEXT / TEXT BY JAKUB ZEMAN FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR

První vlak naložený plzeňským pivem vyrazil ze západních Čech do Skandinávie na jaře roku 2008. Švédsko a Finsko jsou totiž tradičními destinacemi vývozu českého piva; restaurace Malja ve finském městě Kuopiu byla vyhlášena díky nejlepší péči o čepované pivo, hosty a trvale rostoucím prodejům nejlepší evropskou restaurací Pilsner Urquell a skandinávští výčepní se pravidelně umísťují na špičce žebříčku v soutěži Pilsner Urquell Master Bartender. „Export po železnici do Švédska se Prazdroji osvědčil a pokračujeme v něm. Železniční vagóny využíváme i pro přepravu z Itálie do Švédska, Holandska a Belgie

The first train loaded with Plzeň-made beer travelled from western Bohemia to Scandinavia in the spring of 2008. Sweden and Finland are traditional export destinations for Czech beer. Malja restaurant in the Finnish city of Kuopio has been named Europe's best Pilsner Urquell outlet thanks to the supreme attention it pays to beer and customers, as well as its constantly growing beer sales. Scandinavian restaurateurs regularly receive top scores in the Pilsner Urquell Master Bartender contest. “Export to Sweden via rail has worked well and we'll keep doing this. We also use rail to ship from Italy to Sweden, Holland

and Belgium, and from Holland to Sweden. Not only are we saving on transport costs, but we are also being more mindful of the environment. This year we want to try another rail export route, namely to Greece, where we sold almost 7,000 hectolitres of beer last year,” says Luděk Hrabá, customer service manager for exports at Plzeňský Prazdroj.

Hundreds of lorries fewer
Since the launch of this rail bridge a year ago, trains have hauled over 15,000 hl of beer from Plzeň to a distribution hub in the Swedish city of Örebro. The job has

been accomplished by a total of 50 special carriages laden with bottles and cans of Pilsner Urquell and its sister brands Kozel and Gambrinus. Moving the same amount of beer by road would take 246 heavy lorries travelling over 300,000 km across Europe. The beer trains have halved the

number of lorry trips and the distance they have to travel. In addition to Scandinavia and Greece, there is room for further expansion of rail haulage to Prazdroj's other major export destinations, especially Spain, Russia and the Balkan countries ranging from Croatia to Albania.

Úspora stovek kamionů

Během prvního roku fungování železničního mostu dopravily „pivní vlaky“ do distribučního překladiště ve švédském Örebro přes patnáct tisíc hektolitrů plzeňského piva. Celkem bylo ze západních Čech vypraveno na padesát speciálních vagónů plně naložených lahvemi a plechovkami piv značek Pilsner Urquell, Velkopopovický kozel a Gambrinus. K dopravě takového množství by bylo potřeba 246 kamionů, které by při cestách po Evropě urazily přes 300 tisíc kilometrů. Díky „pivním vlakům“ však došlo k úspoře poloviny jízdy kamionů a počet ujetých kilometrů se zmenšil o 50 %. Kromě zmiňované Skandinávie a Řecka se prostor pro další expanzi železniční přepravy naskytá i v dalších cílových oblastech velkoobjemového exportu plzeňského piva, především ve Španělsku, Rusku a balkánských zemích, od Chorvatska po Albánii.

Pivo Pilsner Urquel

Za zrodem piva plzeňského typu stojí sládek Josef Groll, kterému se díky použití měkké vody, kvalitního žateckého chmele a anglické metodě zpracování sladu podařilo uvařit várku piva, jež později učarovalo svou plnou chutí celému světu. Plzeňský Prazdroj je od roku 1898 předním českým producentem piva. Kromě slavného světlého ležáku Pilsner Urquell, který je mimo jiné distribuován i v jídelních vozech Českých drah a Blue baru v soupravách SC Pendolino, vyrábí plzeňský pivovar také výčepní pivo značky Gambrinus, polotmavý třináctistupňový pivní speciál MasterNaši předkové považovali chuť za samozřejmost a vnímali jak její dopravní efekt či perlivý alkoholický drink Frisco a také spravuje regionální české pivovary Velkopopovický kozel a Radegast. V roce 2008 vyprodukoval pivovar Prazdroj 10,7 milionu hektolitrů piva, které bylo distribuováno do celkem pětapadesáti zemí světa. Plzeňský Prazdroj ovládá v současnosti druhá největší pivovarská skupina na světě, konsorcium SABMiller.

Pilsner Urquell

Standing behind the birth of the pilsner lager in the mid-19th century was chief brewer Josef Groll, who combined soft water, high-quality Žatec hops and the English malting method to make the first batch of beer that later enchanted the world with its full flavour. Plzeňský Prazdroj has since 1898 been the top Czech beer producer. Besides its famed pale lager Pilsner Urquell (which is also sold in Czech Railways dining cars and in the Blue Bar on the SC Pendolino speed trains), the Plzeň-based brewery also makes the pale beer Gambrinus, the semi-dark specialty beer Master and the bubbly alcoholic drink Frisco, as well as running smaller brewers Velkopopovický kozel and Radegast. In 2008 Plzeňský Prazdroj brewed 10.7 million hl of beer and shipped to 55 countries worldwide. The brewery is owned by SABMiller, the second largest brewing group in the world.



Poslední vítězná plavba plachetníku Moshulu / The Last Winning Journey of the Sailboat Moshulu

Ještě vlastně nedávno se konaly každoroční dostihy nákladních plachetnic s pšenicí z Austrálie do Evropy. Until very recently, sailboats loaded with wheat vied for primacy each year on the Australia-Europe route.

TEXT / TEXT BY JIŘÍ ŠKUBA FOTO / PHOTO BY ARCHIV, PROFIMEDIA / ARCHIVE, PROFIMEDIA

Pro pestrý stůl nebo jen proti hladu Evropa vždy doplňovala spotřebu potravin dovozem. O pšenici to platilo už ve starověku, Kleopatra nebyla pro Cesara zřejmě přitažlivá jen pro svou krásu (která podle portrétu na dochované minci nebyla až zas tak oslňující), ale její půvab podstatně zvyšovala pšenice z egyptské obilnice Říma.

Angličan Eric Newby, který jednoho krásného dne v říjnu 1838 podlehl romantickému volání a nechal se najmout jako plavčík na jednu z posledních plachetnic v této službě, v knize, kterou napsal již jako známý novinář a cestovatel, podal v podstatě dokumentární svědectví o poslední slávě velkých obilních plachetníků, kdysi královen moří.

Doprava obilí živila poslední plachetníky

I když se absolutní vítězství páry v námořní dopravě odehrálo již ve druhé polovině devatenáctého století, existovalo před 2. světovou válkou, v roce 1938, ještě třináct lodí poháněných výhradně plachtami, které vozily kolem mysu Horn do Evropy obilí z Austrálie. Velké plachetníky se udržely v tomto obchodu díky příznivým vlastnostem obilí, které nepodléhalo zkáze či sezónním vlivům.

Při cestě na jižní kontinent se sice občas dopravovaly i jiné náklady (dříví z Finska do východní Afriky nebo guáno z Mauritia a ze Seychel na Nový Zéland), ale většina lodí vyplouvajících z Evropy kolem mysu Dobré naděje přes Indický oceán vezla pouze zátěž. Vzhledem k tomu, že provoz plachetníku byl nesmírně levný (i díky mizerně placené posádce, která se zčásti skládala z dobrodruhů a zčásti z nadšenců plachetní navigace), mohla loď vykázat zisk i po 30 000 mil dlouhé plavbě.

Aby plachetnice bez jakéhokoliv motorového pohonu měla optimální plavební vlastnosti, bylo nutno také naložit balast, čili zátěž, kterou v případě Moshulu tvořilo patnáct set tun hrubého písku, obrovské chodníkové obrubníky, železniční pražce a žulové kvádry. Dokaři se zvláštním smyslem pro humor do nákladního prostoru přihodili i dva chciplé psy, což je krutý žert na lodi, která má řadu týdnů proplouvat tropickým pásmem a balast nejde přeložit.

Kromě toho vezla ještě Moshulu z Belfastu šedesát tun vody, protože na místě určení v suché Austrálii by je stála několik set liber, což byla již tehdy značná suma. Dále čtyři tuny brambor a velké množství okovaných soudků s nasoleným vepřovým a hovězím, které slibovaly (a jak vzpomíná Newby, svůj slib také splnily) nekonečnou řadu nechtutných jídel.



To enjoy a rich table or simply to eat, Europe has always replenished its larders with imported foods. Wheat has been imported since time immemorial: Cleopatra may not have attracted Caesar with her sheer beauty (which was not so lustrous, judging from a portrait on a preserved coin), but her beauty may have been enhanced by Egypt's abundance of wheat.

One fine day in October 1938, the Englishman Eric Newby succumbed to the romantic call and became a cabin boy on one of the last sailing ships in service, and in his book, written later as a renowned journalist and traveller, he provided a documentary about the last grain ships, once the queens of the seas.

The last sailing ships were sustained by the grain trade

Although steam had beaten the sail in sea transport by the second half of the 19th century, in 1938 there still existed 13 ships driven exclusively by sail carrying grain from Australia around Cape Horn to Europe. These large sailing ships were still in the grain trade because grain was resistant to decay and seasonal variations.

Although other cargo was occasionally carried in the other direction (Finnish timber to East Africa or guano from Mauritius or the Seychelles to New Zealand), most ships sailing from Europe, around the Cape of Good Hope and across the Indian Ocean carried only deadweight. Sailing ships were quite cheap to operate (crews were meagrely paid as they were mostly adventure-seekers and sailboat enthusiasts), making even a 30,000 mile voyage profitable.

For an unpowered sailing ship to be seaworthy, it must carry a ballast or deadweight, which amounted – in the case of the Moshulu – to 1,500 tonnes of coarse sand, large curb blocks, railway crossties and granite blocks. Dockyard workers were a funny lot, having thrown two dead dogs into the cargo bay – a nasty prank for a ship that spends weeks in tropical waters where there is no time to reload ballast.

Moreover, the Moshulu had set sail in Belfast loaded with 60 tonnes of water, which would otherwise cost the crew a lot of money in sun-drenched Australia. In addition, the ship carried four tonnes of potatoes and numerous barrels filled with salted beef and pork, the promise – as Newby recalls – of an endless succession of tasteless meals.

Record-breaking voyage home

On 9 March 1939, a crane at Port Victoria in Australia reloaded the last batch of 90-kilo bags of wheat into the Moshulu's cargo hold. With 4,875 tonnes of grain, the maximum she could carry, the ship was ready to sail to England. Hitting good wind, the ship covered 2,450 nautical miles in the first nine days. On the best day the ship sometimes did 16 knots and averaged between 25 and 30 kilometres per hour. With all sails unfurled, the ship possessed some 4,200 square metres of sail area from more than 30 sails on four masts controlled by an eighteen-member crew working in two shifts.

Everything was set for the Moshulu to break the record. When the ship hit dire straits it seemed the grain race was lost, but on 10 June 1939, after 91 days at sea, the Moshulu from Australia was the first to call on the port, unaware that her victory marked the last sailboat grain race in history. Europe and the whole world would soon plunge into war.

The further fortunes of the Moshulu

In October 1939, the Moshulu (minus the cabin boy Newby, who had had enough of voyaging) set sail to Buenos Aires, to load grain. In April the ship returned to Europe



Zpáteční rekordní cesta

Dne 9. března 1939 odrazila v australském Port Victoria poslední bárka, ze které jeřáb překládal devadesátikilové pytle s pšenicí do lodního skladu, od boku Moshulu. Loď byla naložena na nejvyšší přípustnou míru tj. 4875 tunami obilí, a mohla se tak vydat na zpáteční cestu do Anglie. Měla příznivý vítr – např. za devět dní v první fázi cesty urazila 2450 námořních mil. V nejlepším dni chvílemi dosahovala rychlosti 16 uzlů, loď tedy urazila mezi dvaceti pěti a třiceti kilometry za hodinu. Při plně rozvinutém plachtoví činila možná pracovní plocha plachet kolem 4200 čtverečních metrů, kterou dávalo dohromady více než třicet plachet na čtyřech stěžních, jež ovládala osmnáctičlenná posádka rozdělená do dvou směn.

Začalo to pro Moshulu vypadat na rekordní plavbu. Pak se ale dostala do pásma tišin a zdálo se, že obilný závod je pro ni ztracený. Nakonec 10. června 1939 doplula po jedenadevadesáti dnech z Austrálie jako první a vyhrála, aniž to mohla v té době tušit, i poslední obilný závod nákladních plachetníků v historii. Evropa a po ní téměř celý svět se ponořily do války.

Další osudy lodi Moshulu

V říjnu 1939, již bez plavčíka Newbyho, kterému jedna taková plavba stačila, vyplula Moshulu k Jižní Americe, do Buenos Aires, kde naložila obilí. V dubnu se vrátila do mezitím válkou postižené Evropy, do norského



Farsundu, kde byla vzata do německého zajetí, později odeslána do Christiansundu, kde skončila odstrojena, zbavena stěžňů a ráhen. Tato výstroj byla později zničena ve skladech při bombardování. V roce 1947 se opuštěný vrak, jako by nebyl spokojen se svým osudem, utrl z kotevních lan a najel na pobřeží. V roce 1948 loď zdánlivě skončila jako skladiště obilí, ale stihla ještě krátkou a oslnivou roli školního plachetníku v Hamburku a do výslužby zamířila jako lodní restaurace nejprve v New Yorku, v současné době ve Filadelfii. ●

and called at the Norwegian port of Farsund, where it was seized by the Germans and later sent to Christiansund to be stripped, its masts and spars removed. This equipment was later destroyed when the docks were bombed. In 1947, the abandoned vessel, as if out of frustration, tore its anchor ropes and ran ashore. Seemingly ending her career as a grain ship in 1948, the Moshulu eventually played a brief starry part as a teaching ship in Hamburg and finally found retirement as a restaurant ship, first in New York and now in Philadelphia. ●